

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Využití technických památek Baťovy éry

Utilization of Technical Monuments of Bata's Era

Student: Petra Kordulová

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Václav Lednický, CSc.

Uherské Hradiště 2010

Prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně. Přílohu č. 2, danou mi k dispozici, jsem upravila a samostatně doplnila, přílohu č. 7 jsem skenovala z propagačního letáku. Veškerou použitou literaturu uvádím v přiloženém seznamu literatury.

V Uherském Hradišti 7. května 2010

.....
podpis

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu bakalářské práce, doc. Lednickému, za odborné vedení a cenné rady a připomínky, které přispěly k vypracování této bakalářské práce.

1.	Úvod.....	7
2.	Metodika zpracování a cíl práce.....	9
2.1	Metodika zpracování	9
2.2	Cíl práce	10
3.	Teoretická východiska.....	11
3.1	Podnikavá ševcovská rodina Baťů	11
3.1.1	Tomáš Baťa (1876 – 1932)	11
3.1.2	Jan Antonín Baťa (1898 – 1965).....	13
3.2	Cestovní ruch.....	16
3.2.1	Subjekt cestovního ruchu	17
3.2.2	Objekt cestovního ruchu.....	18
3.2.3	Okolí systému cestovního ruchu	18
3.2.4	Typologie cestovního ruchu	19
3.2.5	Trh cestovního ruchu.....	20
3.2.6	Produkt cestovního ruchu	21
3.2.7	Služby jako součást produktu cestovního ruchu	22
3.2.8	Distribuce produktu cestovního ruchu	23
3.3	Technické památky	23
3.3.1	Historie technických památek	24
3.3.2	Členění technických památek.....	25
3.3.3	Využití technických památek v cestovním ruchu.....	26
3.4	SWOT analýza	26
4.	Vymezení a charakteristika území, mikroregionu.....	28
4.1	Slovácko	28
4.2	Kyjovské Slovácko.....	29
4.2.1	Kyjovské Slovácko v pohybu.....	29
4.3	Mikroregion Nový dvůr	30
4.4	Ratíškovice	31
4.4.1	Tradiční akce v Ratíškovicích	32
5.	Aplikační část	33
5.1	Důlní dráha Ratíškovice - Rohatec.....	33
5.1.1	Historie	33
5.1.2	Zahájení důlní výstavby firmou Baťa, a. s. v Ratíškovicích	34
5.1.3	Veřejná doprava na Baťově důlní dráze.....	35
5.1.4	Pozůstatky Dolu Tomáš	37
5.2	Využití Baťovy důlní dráhy v cestovním ruchu	38
5.2.1	Muzeum ve vagónu	38
5.2.2	Šlapací drezíny	39
5.2.3	Doprovodné služby	41
5.2.4	Návštěvnost	41
5.2.5	Vstupné.....	42
5.2.6	Hospodaření Muzea ve vagónu	42
5.2.7	Ratíškovická železnice – plány do budoucna.....	44
5.3	Výklopník Sudoměřice.....	44
5.3.1	Historie	45
5.4	Využití Výklopníku Sudoměřice v cestovním ruchu	45
5.5	Baťův kanál	46
5.5.1	Historie Baťova kanálu	46
5.5.2	Plavba na Baťově kanálu.....	47

5.6 Využití Baťova kanálu v cestovním ruchu	48
5.6.1 Baťův kanál - plány do budoucna	49
6. Výsledky vlastního průzkumu.....	50
6.1 SWOT analýza Muzea ve vagónu a šlapacích drezín	50
6.1.1 Shrnutí SWOT analýzy	50
6.2 Vyhodnocení dotazníku spokojenosti Muzea ve vagónu a šlapacích drezín	51
6.2.1 Shrnutí dotazníku	53
6.3 Vyhodnocení ankety známosti Muzea ve vagónu a šlapacích drezín v Ratíškovících ..	53
6.3.1 Shrnutí ankety	55
7. Závěr.....	56
Seznam použité literatury	58
Seznam obrázků, tabulek, grafů a schémat	
Seznam zkratk	
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce	
Seznam příloh	

1. Úvod

Cestovní ruch je neustále se rozvíjející odvětví a jeden z nejdůležitějších sektorů světové ekonomiky, podle kterého se měří životní úroveň obyvatelstva.

Dříve cestovaly pouze bohaté vrstvy obyvatelstva, ale s rozvojem průmyslu a dopravy se otevřely možnosti i chudšímu obyvatelstvu a v dnešní době patří cestování mezi běžnou součástí života lidí.

Díky centrální pozici v Evropě se staly naše země obchodní křižovatkou, která přinesla ekonomický vzestup i technické novinky. Na území naší republiky se proto téměř na každém kroku setkáváme s doklady technického vývoje v podobě dochovaných objektů nebo unikátních výrobních zařízení, které jsou rozhodujícím činitelem společenského vývoje a památková péče je má za úkol dokumentovat a chránit.

Jenomže prozatím jsou technické památky nejzranitelnějším odvětvím památkové péče, a proto je jejich záchrana v současnosti prioritní.

Česká republika má pro cestovní ruch vhodné jak přírodní, tak kulturně - historické předpoklady. Naše země lákají turisty ze všech koutů světa krásnou krajinou, přírodními léčivými zdroji, architektonickými památkami, lidovým uměním i tradičními akcemi, festivaly a podobně.

Kromě těchto tradičních produktů cestovního ruchu má naše republika ideální podmínky pro rozvoj venkovské turistiky a cykloturistiky a dále také pro rozvoj kongresového i incentivního cestovního ruchu a nových forem rekreačního turismu.

Pro svou bakalářskou práci jsem si vybrala téma Využití technických památek Baťovy éry a zabývám se třemi technickými památkami, které souvisí s těžbou lignitu na dole Tomáš v Ratíškovicích, s působením Tomáše a Jana Antonína Baťových ve Zlíně a jejich aktivitami v našem regionu. Nejvíce se zaměřuji na důlní dráhu Ratíškovice – Rohatec, situovanou v místě mého bydliště, a dále popisuji výklopník Sodoměřice a Baťův kanál.

Všechny tyto tři technické památky se nachází v malebné krajině regionu Slovácko, který je známý dobrým vínem, lidovými slavnostmi, pestrými kroji, srdečnými a pohostinnými lidmi a nachází se zde spousta přírodních i technických atraktivit, které lákají nejen domácí, ale i zahraniční turisty, neboť v současné době můžeme technické památky považovat za celosvětový fenomén.

Cestování za poznáním technických památek a zajímavostí patří do tématického cestovního ruchu, jenž je součástí rekreačního cestovního ruchu a poskytuje v krátkém čase komplexní zážitek. Ve vhodném přírodním prostředí si turisté mohou užít pasivního i aktivního odpočinku a načerpat tak fyzické a obnovit psychické síly.

2. Metodika zpracování a cíl práce

2.1 Metodika zpracování

Aby byla moje bakalářská práce úspěšná, musela jsem si nejdříve správně zvolit vhodnou metodu získání a zpracování vstupních informací a zároveň stanovit cíl práce.

Pro vytvoření teoretické části, ve které se věnuji životu Tomáše Bati a Jana Antonína Bati, teorii cestovního ruchu, technickým památkám a teorii SWOT analýzy, jsem musela shromáždit potřebné vstupní informace. Čerpala jsem především z odborné literatury.

Shromážděná data jsem musela podrobit syntéze, kdy jsem základní poznatky uspořádala do uceleného celku.

Na základě teoretické části jsem vypracovala aplikační část, kde popisuji všechny tři již zmíněné technické památky. Zároveň se v této části věnuji jejich současnému využití a zjišťuji, jak přispívají k rozvoji cestovního ruchu v místech svého výskytu. Nejvíce pozornosti soustředím zejména na železniční vlečku Ratíškovice – Rohatec, neboť se nachází v místě mého bydliště. Pro tuto část jsem čerpala z odborné literatury, propagačních brožur, obecního zpravodaje vycházejícího jednou za dva měsíce, základní informace jsem našla zejména na internetových stránkách, další bližší informace jsem získala i od odborníků na danou problematiku.

Ze zjištěných poznatků jsem u důlní dráhy Ratíškovice - Rohatec hodnotila přednosti a nedostatky pomocí analýzy SWOT. Analýzou se myšlenkově rozkládá předmět výzkumu na jednotlivé části a mohou se tak určit vlastnosti jednotlivých procesů a jejich vazby.

Dále jsem zde prováděla výzkum v podobě ankety a dotazníku, kterými jsem zjišťovala známost a návštěvnost Muzea ve vagónu a šlapacích drezín, které se na této technické památce v současné době nachází.

V praktické části využívám také metody komparace, kterou srovnávám návštěvnost a hospodaření Muzea ve vagónu a šlapacích drezín v jednotlivých letech.

2.2 Cíl práce

Cílem mé práce je popis těchto tří výše zmíněných technických památek a zachycení jejich současného využití a přínosů pro cestovní ruch. U důlní dráhy Ratíškovice – Rohatec je cílem zjištění předností a nedostatků za pomoci analýzy SWOT a zjištění známosti a návštěvnosti Muzea ve vagónu a šlapacích drezín pomocí průzkumu.

3. Teoretická východiska

3.1 Podnikavá ševcovská rodina Baťů

Z pozůstalosti po matce založili sourozenci Antonín, Tomáš a Anna Baťovi ve svém rodném městě Zlíně Baťovy závody. [6]

Ševcovským řemeslem se zde už od roku 1667 živil jejich předek, Lukáš Baťa. Podmínky k úspěšnému podnikání zde však moc vhodné nebyly, chybělo zde především přímé železniční spojení a místo bylo vzdáleno obchodním a průmyslovým střediskům. [6]

3.1.1 Tomáš Baťa (1876 – 1932)



Narodil se 3. dubna 1876 ve Zlíně manželům Antonínovi a Anně Baťovým jako jejich třetí a nejmladší dítě. [9]

Absolvoval pouze základní školu a u svého otce se spolu s bratrem Antonínem vyučil ševcovskému řemeslu v Uherském Hradišti. [9]

Obr. č. 3.1: Tomáš Baťa [27]

Touha po samostatném podnikání je však vedla k odvážnému rozhodnutí. V září 1894 si společně se sestrou Annou založili z pozůstalosti po matce vlastní obuvnický závod ve Zlíně a rozešli se tak s otcovou živností. [9]

Sourozenci začínali ve skromně zařízené dílně se dvěma šicími stroji, zpočátku se jim moc dobře nevedlo a dokonce jim hrozil i bankrot. Pak ale začali vyrábět novou levnou plátěnou obuv pro jarní a letní měsíce – tzv. „baťovky“. Podnik prosperoval a rychle se rozrůstal, což ale zároveň znamenalo krach malovýrobů obuvi. [6]

Ve vedení firmy se nejvíce uplatňoval nejmladší Tomáš díky svým organizačním schopnostem a obchodní obratnosti, který kromě modernizace usiloval i o racionalizaci práce v závodě. [9]

V roce 1900 se původní firma A. Baťa změnila ve veřejnou společnost T. & A. Baťa.

Tomáš Baťa se snažil od počátku svého podnikání zavádět do výroby stroje. Zkušenosti sbíral při svých cestách do Německa a hlavně do USA, kde dokonce strávil několik měsíců prací v amerických obuvnických továrnách. [9]

V roce 1912 se oženil s dcerou ředitele Vídeňské knihovny, Marií Menčíkovou, a o dva roky později se jim narodil syn Tomáš. [9]

Za první světové války se mu podařilo sehnat zakázku na 50 000 párů obuvi a závod se tak rozrostl o desetinásobně vyšší počet zaměstnanců. [9]

Poválečná odbytová a finanční krize způsobila značný pokles výroby. Tomáš Baťa řešil tyto problémy racionalizací výroby. Ke zvýšení odbytu byly zřizovány sesterské společnosti v Holandsku, Jugoslávii, Dánsku, Polsku a Anglii, které zajišťovaly prodej obuvi i nákup surovin pro výrobu. Jenomže došlo ke zhodnocení kurzu Československé koruny, čímž byla podlomena možnost exportu. Tomáš Baťa se odhodlal k odvážnému kroku, kterým krizi překonal – snížil ceny svých bot na polovinu a firma tak vyprodala své skladové zásoby. Se snížením cen se však snižovaly i výdělky zaměstnanců firmy až o 40 %. Tato ztráta byla alespoň částečně kompenzována padesátiprocentním zlevněním potravin a jiného zboží v závodním obchodě. [9]

Tento obchodní úspěch byl počátkem nového rozmachu firmy T. & A. Baťa. Továrna se rozrostla v rozsáhlý komplex s desítkami výrobních objektů, mnoha tisíci zaměstnanci, s ucelenou výrobní činností od nákupu po zpracování surovin, přes výrobu obuvi, pryže pneumatik až po prodej výrobků ve vlastních prodejnách. Firma pro své zaměstnance stavěla rodinné domky. Tomáš Baťa budoval také vlastní výchovný a vzdělávací systém, jehož součástí bylo řemeslné a obchodní učení, vyšší průmyslové školy, obchodní akademie i jazykové školy. Nejproslulejším vzdělávacím ústavem byla Baťova škola práce, která vychovávala nové obuvnické dělníky. [9]

V roce 1931, v době vrcholícího rozmachu, došlo k přeměně firmy T. & A. Baťa na akciovou společnost Baťa, a. s. Zlín, jejímž jediným vlastníkem zůstal i nadále Tomáš Baťa. [9]

Byl jmenován členem moravského zemského zastupitelstva jako hospodářský poradce a v roce 1923 kandidoval ve volbách do obecního zastupitelstva a stal se zlínským starostou. Jeho prvním úředním činem bylo převzetí dluhů města, které zaplatil věřitelům z podnikových peněz a ve své závěti tento dluh městu prominul. Pod jeho vedením se město plynule a dynamicky rozvíjelo. [9]

Baťův systém řízení se vyznačoval komplexností, účelovostí, funkčností a jednoduchostí všech činností, zejména administrativních. Firma Baťa byla založena na inovacích, díky nimž dokázala úspěšně podnikat i v oblastech s odlišnými socioekonomickými podmínkami. [9]

Historický význam Tomáše Bati jako geniálního manažera a tvůrce ucelené soustavy podnikového řízení je zejména v tom, že vybudoval ve své době jeden z největších podniků v Evropě a stal se významným realizátorem neobyčejně progresivní sociální politiky vůči svým zaměstnancům, které nazýval svými „spolupracovníky“. Podíleli se na zisku, ale zároveň i na ztrátách podniku. Byl náročný v požadavcích, tvrdý v jejich vymáhání, velkorysý v odměňování a neúprosný v sankcích. [9]

Díky produkci firmy Baťa dosáhlo Československo v roce 1928 světového prvenství v exportu kožené obuvi. Do konce tohoto roku bylo v zahraničí otevřeno 666 prodejen v 37 zemích světa. Také doma se firma dále rozrůstala o nové společnosti a pokračovala v dalších investicích (např. založila vzájemnou pojišťovnu Atlas, svépomocné obuvnické družstvo Svedrup, koželužské závody v Otrokovicích, odkoupila hnědouhelné doly v Dubňanech a Ratíškovcích, pro dopravu uhlí zbudovala vodní Baťův kanál apod.) [6]

Tomáš Baťa zahynul tragicky 12. července 1932 v ranních hodinách při leteckém neštěstí. Ve své závěti svěřil vedení podniku nevlastnímu bratrovi, Janu Antonínovi, výměnou za 50 milionů korun, které byly zčásti vyplaceny pozůstalým, zčásti podpůrnému fondu a 4 miliony získalo i město Zlín. [9] [30]

3.1.2 Jan Antonín Baťa (1898 – 1965)

Narodil se 9. května 1898 v Uherském Hradišti Antonínovi Baťovi a jeho druhé manželce Ludmile, která byla zároveň nevlastní matkou Tomáše Bati. Kromě nevlastních sourozenců Tomáše, Antonína a Anny měl Jan Antonín Baťa i vlastní bratry Leopolda, Bohuslava a Jindřicha a sestru Marii. [9]



Do firmy byl oficiálně přijat v roce 1913 a vyučil se řemeslu. Postupně se zdokonaloval a v roce 1919 odjel s Tomášem do USA, zde se v Lynnu ujal vedení baťovské výroby, avšak neuspěl. [9]

Obr. č. 3.2: Jan Antonín Baťa [26]

Po návratu do Československa pracoval v technickém oddělení a podílel se na organizaci nákupu surovin. [9]

V roce 1922 si vzal za ženu dceru rodinného lékaře Baťů, Marii Gerbecovou, s níž měl dcery Hanu, Ludmilu, Editu a Marii a syna Jana. [9]

Velkou předností bylo, že po smrti Tomáše Bati převzal dobře vybudovaný a sehraný tým pracovníků, kteří úspěšně vedli celý podnik, který byl monopolem na českém trhu. [9]

Rok 1932 byl rokem nejhlubší krize podniku, protože se stále snižovala kupní síla obyvatelstva, dále se zotřovala ochrannářská politika dovozních států v zahraničí a za předchozí dva roky se horečně stupňovala výroba. Tato hospodářská deprese pokračovala i v letech 1933 až 1935, kdy výrobní kapacita firmy nebyla plně využita. Postupně se začal zvyšovat počet zaměstnanců i produktivita práce cestou intenzifikace a racionalizace a firma tak přešla na čtyřicetihodinový pětidenní pracovní týden. [9]

Dynamický rozvoj baťovského impéria pokračoval i nadále. V tomto období byla typická organizační pevnost koncernu, neboť veškeré akcie mateřské společnosti Baťa, a. s. byly výhradním vlastnictvím J. A. Bati a vůbec se neobjevovaly na burze. [9]

V letech první republiky proti němu stála vdova po Tomášovi, Marie Baťová, a spolupracovníci Tomáše Bati, pánové Čipera a Vavrečka, s nimiž však J. A. Baťa dovedl spolupracovat a často se podřídit i jejich názorům. Výsledkem této spolupráce se pak stalo zrychlení budovatelského tempa, růst nových továrních budov, prodejen i domů služeb po celé republice, zakládání i rozvoj zahraničních pobočných závodů, budování společenských středisek i nových vědeckých ústavů. [9]

Jan Baťa soustředil svou pozornost na rozvoj školství nejen ve Zlíně, ale i v okolí, a ve všech školách navrhoval zavést nový předmět „podnikavost“. [9]

V roce 1934 představovala velký přínos pro rozvoj podniku samostatná výroba obuvnických a obráběcích strojů přímo ve Zlíně. V této době se u Baťů vyráběla také jízdní kola, ocelové konstrukce, nákladní i osobní výtahy, lanové dráhy, transportéry. V červenci 1935 vznikla Zlínská letecká akciová společnost, která o rok později zahájila aktivní sériovou výrobu motorových letadel. [9]

Významnou technickou novinkou se stalo zřízení Filmových ateliérů Baťa, kde vedle reklamních a instruktážních filmů vznikly i filmové týdeníky určené pro pracovníky firmy i pro veřejnost. [9]

Novou dominantou města Zlín se v druhé polovině třicátých let stala správní budova firmy Baťa, označovaná jako mrakodrap, číslo 21. Ve své době to byla nejvyšší budova v Československu a druhá nejvyšší budova v Evropě. Tato budova o výšce 77 ½ metrů ukrývá řadu technických skvostů a rarit, k nimž patří především pojízdná kancelář, kterou Jan Baťa zřídil ve výtahu. [9]

Jan Antonín Baťa byl nadaný člověk vybavený vizí i schopností využívat znalosti spolupracovníků. Měl velké technické nadání, ale uvědomoval si, že nemá dostatečné odborné znalosti strojnické, chemické a jiné, a proto začal vyhledávat schopné lidi, z nichž vytvořil konstrukční oddělení a chemický ústav. [9]

V roce 1937 dosáhla firma nejvyšší produkce v celém svém dosavadním vývoji, když se jí podařilo vyrobit 47,8 milionu párů obuvi. Baťův koncern vyvážel v tomto období zboží do 82 států v Evropě, Africe, Asii, Austrálii, Americe a na řadu ostrovů. Kromě tehdejšího Sovětského svazu nebylo na světě území, kam by Baťovy podnikatelské aktivity nezasahovaly. [6]

Na začátku okupace odjel do USA a pak do Brazílie, kde vybudoval novou obuvnickou továrnu. V únoru 1940 byly Baťovy podniky nacházející se na území britského impéria zapsány na tzv. „černou listinu“ a o rok později i na „černou listinu“ USA, jež obsahovala soupis firem, které v latinskoamerických zemích dosud spolupracují s Němci. [9]

Po skončení II. světové války postihl společnost stejný osud jako ostatní soukromé podniky a 27. října 1945 byla znárodněna. [6]

Dne 2. května 1947 odsoudil Národní soud Jana Baťu v jeho nepřítomnosti k patnáctiletému vězení s tím, že veškeré jeho jmění propadlo ve prospěch státu. Až do roku 1962 se soudil s Tomášem Baťou mladším a jeho matkou Marií o baťovský majetek a soud prohrál. Zemřel 23. srpna 1965 v Brazílii v Batatubě. [9]

V roce 1993 požádaly jeho tři dcery Českou republiku o zrušení rozsudku z roku 1947, ale nebylo jim vyhověno. [9]

V roce 2007 bylo obnoveno trestní řízení a Jan Antonín Baťa byl plně právně rehabilitován. [28]

3.2 Cestovní ruch

Cestovní ruch je společensko – ekonomický fenomén, který každý rok představuje největší pohyb lidské populace za rekreací, poznáváním a naplněním vlastních snů z příjemné dovolené. Ve světovém měřítku patří vedle obchodu s ropou a automobilovým průmyslem mezi tři největší exportní odvětví. [3]

Často bývá označován za nejvýznamnější odvětví, kde vzniká nejvíce pracovních příležitostí. Podstatným způsobem pozitivně ovlivňuje platební bilanci státu, podílí se na tvorbě hrubého domácího produktu, tvoří příjmy státního rozpočtu, má vliv i na příjmy místních rozpočtů a podporuje investiční aktivity. [10]

Začátek rozvoje moderního CR je datován na přelom 19. a 20. století, ale jeho prvopočátky jsou mnohými odborníky spojovány už s obdobím průmyslové revoluce. [3]

V procesu vědeckého bádání cestovního ruchu se objevilo několik definic CR. V roce 1991 se proto v kanadské Ottawě konala mezinárodní konference WTO¹ o statistice cestovního ruchu s cílem sjednotit názory na definování předmětu CR. Její účastníci se zde dohodli, že cestovním ruchem se rozumí:

„ČINNOST OSOBY CESTUJÍCÍ NA PŘECHODNOU DOBU DO MÍSTA LEŽÍCÍHO MIMO JEJÍ BĚŽNÉ PROSTŘEDÍ (TRVALÉ BYDLIŠTĚ), A TO NA DOBU KRATŠÍ, NEŽ JE STANOVENÁ, PŘIČEMŽ HLAVNÍ ÚČEL CESTY JE JINÝ NEŽ VÝKON VÝDĚLEČNÉ ČINNOSTI V NAVŠTÍVENÉM MÍSTĚ.“

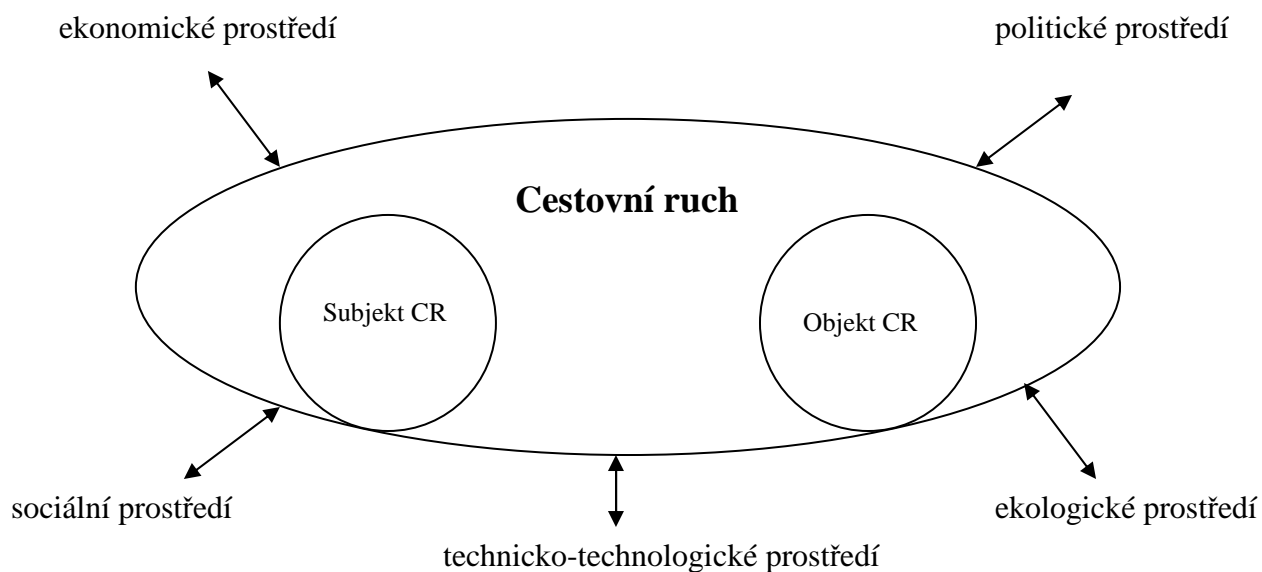
Za stanovenou dobu se v mezinárodním CR považuje jeden rok, v domácím CR šest měsíců. [3]

Definice WTO tak vylučuje z CR cestování v rámci trvalého bydliště, dále pravidelné cesty do zahraničí, dočasné přestěhování se za prací a také dlouhodobou migraci. [3]

Cestovní ruch chápeme jako otevřený a dynamický systém, který tvoří dva podsystemy, a to subjekt CR a objekt CR včetně jejich vzájemných vazeb. Vzájemné vazby existují i mezi cestovním ruchem a jeho vnějším prostředím, které tvoří ekonomické, politické, sociální, technicko-technologické a ekologické prostředí. [3] (viz Schéma č. 3.1)

¹ WTO = World Tourism Organization – Světová organizace cestovního ruchu

Schéma č. 3.1: Cestovní ruch jako systém



Zdroj: KASPAR [7]

3.2.1 Subjekt cestovního ruchu

Subjektem CR se rozumí účastník CR, který je zároveň nositelem poptávky a spotřebitelem produktu CR. Je jím každý, kdo uspokojuje svoje potřeby spotřebou statků CR v době cestování a pobytu mimo místo trvalého bydliště ve svém volném čase. Účastníkem CR může být návštěvník, turista, výletník, ale i stálý obyvatel. [3]

Stálý obyvatel (rezident) je v domácím CR osoba, která žije alespoň šest po sobě jdoucích měsíců v jiném místě před příchodem do jiného místa na dobu kratší než šest měsíců. V mezinárodním CR tato osoba žije v zemi alespoň jeden rok před příchodem do jiné země na dobu kratší než jeden rok. Do této skupiny tedy patří občané státu a cizinci splňující tato kritéria. [3]

Návštěvník (visitor) v domácím CR cestuje na jiné místo v zemi svého trvalého bydliště na dobu nepřesahující šest měsíců a v zahraničním CR cestuje do jiné země na dobu kratší než jeden rok. V obou případech není hlavním účelem cesty výkon výdělečné činnosti. [3]

Turista (tourist) v domácím i zahraničním CR splňuje kritéria návštěvníka a v místě pobytu alespoň jedenkrát přenocuje. Podle délky pobytu rozlišujeme:

a) turistu na dovolené (holiday maker), který pobývá na daném místě více než určený počet nocí nebo dní (např. 2 – 3 noci v ČR) a

b) krátkodobě pobývajícího turistu (short-term tourist), který nepřekročí určený počet nocí, ale alespoň jednou přenocuje.

Výletník (excursionist, same-day visitor) v domácím CR cestuje na jiné místo v zemi svého trvalého bydliště a v zahraničním CR cestuje do jiné země na dobu nepřesahující dvacet čtyři hodin. Společným znakem je, že výletník v navštíveném místě nebo navštívené zemi nepřespí a hlavním účelem cesty není výkon výdělečné činnosti. [10]

3.2.2 Objekt cestovního ruchu

Objekt CR je nositelem nabídky a rozumí se jím všechno, co se může stát cílem změny místa pobytu účastníka CR (příroda, kultura, hospodářství atd.), z čehož vyplývá, že objekt CR tvoří cílové místo, podniky a instituce CR. [3]

a) cílové místo představuje středisko CR, region nebo stát jako cestovní cíl, který se označuje jako destinace cestovního ruchu (tourism destination, tourist area). Cílové místo musí mít primární nabídku, kterou představuje vhodný přírodní a kulturní potenciál pro cestovní ruch, umožňující naplnění cílů (motivů) účasti na CR (např. zdraví, společenská komunikace, poznávání atd.). Prostředkem k dosažení tohoto cíle je různorodá infrastruktura vybavenost označovaná jako sekundární nabídka (jedná se o podniky, zařízení a instituce CR, které umožňují návštěvníkům cílového místa přechodně se ubytovat, stravovat a vykonávat různé rekreační, sportovní, kulturní a jiné aktivity typické pro cestovní ruch). [3]

b) podniky, zařízení a instituce cestovního ruchu z hlediska funkcí dělíme na:

- I.) městská střediska CR
- II.) lázeňská místa
- III.) rekreační střediska
- IV.) rekreační obce
- V.) chatové oblasti [3]

3.2.3 Okolí systému cestovního ruchu

Ekonomické prostředí je pro rozvoj CR velmi významné. Jde zejména o pozitivní nebo negativní vlivy ekonomického růstu, inflace, nezaměstnanosti, stability měny a také úrokové míry.

Politické prostředí ovlivňuje rozvoj CR a tvoří ho zejm. mírové podmínky v jednotlivých státech a ve světě jako celku.

Sociální prostředí je dáno společenským zřízením, které ovlivňuje rozdělování HDP, pracovní a mimopracovní podmínky i sociální politiku státu.

Technicko-technologickým prostředím se rozumí dopravní infrastruktura a další technická informačně – technologická vybavenost umožňující rozvoj CR, zejm. nové technologie.

Ekologické prostředí je velmi důležité, neboť cestovní ruch je závislý na přirozené tvorbě atraktivního prostředí a rozvíjí se zejména tam, kde existují vhodné přírodní a kulturně historické zdroje rozmístěné v zemi. [3]

3.2.4 Typologie cestovního ruchu

Druhy a formy cestovního ruchu se vyskytují ve vzájemných kombinacích kvůli optimálnímu uspokojování potřeb účastníků CR a spokojenosti podnikatelského prostředí. „Důležitou součástí tohoto procesu musí být ochrana životního prostředí.“ Jak tvrdí Hesková [3]

a) druhy cestovního ruchu

U druhů cestovního ruchu se za základ posuzování cestovního ruchu bere motivace účastníků CR, tedy účel, pro který tito lidé cestují a přechodně pobývají na cizím místě.

V praxi se druhy CR vyskytují ve vzájemné kombinaci, přičemž jeden z nich bývá dominantní. [3] (viz Tab. č. 3.1)

rekreační cestovní ruch	lázeňský cestovní ruch
sportovní cestovní ruch	zdravotní cestovní ruch
dobrodružný cestovní ruch	obchodní cestovní ruch
myslivecký a rybářský cestovní ruch	kongresový cestovní ruch
náboženský (poutní) cestovní ruch	stimulační cestovní ruch

Tab. č. 3.1: Druhy cestovního ruchu [3], upraveno

b) formy cestovního ruchu

U forem cestovního ruchu se za základ posuzování CR berou různé příčiny, které CR ovlivňují a také důsledky, které CR přináší. Díky těmto formám můžeme blíže určit podstatu CR z hlediska potřeb a cílů účastníků CR, což nám dovoluje lépe připravit produkt a na trhu CR ho nabízet cílové skupině účastníků CR. [3]

1.) **z geografického hlediska** - domácí cestovní ruch, zahraniční cestovní ruch, mezinárodní cestovní ruch, vnitřní cestovní ruch, národní cestovní ruch, regionální cestovní ruch

2.) **podle počtu účastníků** - individuální cestovní ruch, skupinový cestovní ruch, masový cestovní ruch, ekologický cestovní ruch

3.) **podle způsobu organizování** - individuální cesty, organizovaný zájezd/pobyt, klubový cestovní ruch

4.) **podle věku účastníků** - cestovní ruch dětí, mládežnický cestovní ruch, rodinný cestovní ruch, seniorský cestovní ruch

5.) **podle délky účasti** - výletní cestovní ruch, krátkodobý cestovní ruch, víkendový cestovní ruch, dlouhodobý cestovní ruch

6.) **podle převažujícího místa pobytu** - městský cestovní ruch, příměstský cestovní ruch, venkovský cestovní ruch, agroturistika (ekoagroturistika), horský a vysokohorský cestovní ruch, přímořský cestovní ruch

7.) **podle ročního období** - sezónní (zimní, letní) cestovní ruch, mimosezónní cestovní ruch, celoroční cestovní ruch

8.) **podle použitého dopravního prostředku** - motorizovaný cestovní ruch, železniční cestovní ruch, letecký cestovní ruch, lodní cestovní ruch

9.) **z hlediska dynamiky** - pobytový (statický) cestovní ruch, putovní (dynamický) cestovní ruch

10.) **ze sociologického hlediska** - návštěvy příbuzných a známých, sociální cestovní ruch, komerční cestovní ruch, etnický cestovní ruch [3]

3.2.5 Trh cestovního ruchu

„Trh cestovního ruchu tvoří podniky cestovního ruchu různých velikostí od globálních společností po malé podnikatelské organizace místního významu. Národní trhy zahrnují tři typy cestovního ruchu: trh směřující dovnitř, trh směřující ven a domácí trh.“ Jak tvrdí Hesková [3]

Skládá se z několika společně působících organizací:

- 1.) prodejců zájezdů (cestovní agentury) a cestovních kancelář (touroperátoři),
- 2.) dopravních společností,
- 3.) komerčních ubytovacích zařízení,
- 4.) stravovacích zařízení,
- 5.) návštěvnických atraktivit,
- 6.) zábavních parků. [3]

Tento trh se velmi dynamicky mění a působí na něj objektivní i subjektivní faktory jako jsou např. politické a společenské změny, vývoj ekonomiky a ekonomická situace různých společenských skupin, právní úpravy, demografická struktura populace, technologický pokrok v dopravě, informatice a komunikacích, móda, změny životního stylu, rozvoj materiálně-technické základny, množství volného času atd. [3]

Z hlediska poptávky i nabídky je výrazně diferencován a segmentujeme ho z hlediska demografického (podle rodinného stavu, pohlaví, věku atd.), podle motivace a potřeb, rozdílné ekonomické situace, národnostního složení apod. [3]

„Poptávka po cestovním ruchu představuje ochotu účastníků cestovního ruchu zaměnit určité množství produktů CR za určité množství peněz.“ Jak tvrdí Hesková [3]. Je cenově elastická a zákazníci spojují vyšší ceny s vyšší kvalitou služeb, a to zejména tehdy, když nemají dostatečné informace nebo předchozí zkušenosti, když služby vnímají jako komplex a nebo podléhají tzv. snobismu či společenské prestiži. V případě malých cenových rozdílů inklinuje zákazník spíše ke službě dražší. „Správně stanovená cena je ta, která v zákazníkovi vyvolává pocit, že za své peníze získává skutečnou hodnotu.“ Jak tvrdí Hesková [3]

3.2.6 Produkt cestovního ruchu

Produktem cestovního ruchu (tourism product) se rozumí vše, co je nabízeno na trhu cestovního ruchu, co má schopnost uspokojit potřeby návštěvníků a vytvořit tak komplexní soubor zážitků. Jedná se o soubor převážně služeb produkovaných a nabízených cílovým místem (primární nabídka) a podniky a institucemi CR (sekundární nabídka). [3]

„Z ekonomického hlediska je produkt cestovního ruchu souborem volných statků, služeb, zboží a veřejných statků, které jsou předmětem spotřeby účastníků CR. Z pohledu účastníka je produkt CR vždy souborem (balíkem) individuálních služeb spojených podobně jako řetěz. Každá ze služeb zanechává v účastníkovi dojem z její spotřeby a současně má vliv na komplexní zážitek z pobytu v cílovém místě.“ Jak tvrdí Hesková [3]

V cestovním ruchu se rozlišují tři úrovně produktu:

- 1.) všeobecný produkt je jádrem produktu a tvoří ho specializované služby (např. dopravní, ubytovací, stravovací atd.), které hosté pokládají za samozřejmost,
- 2.) s očekávaným produktem se zákazník ve skutečnosti setká a producent služeb se jím odlišuje od konkurence (např. prostředí, atmosféra, kvalita, značka atd.)
- 3.) širší produkt poskytuje dodatečný užitek (zážitek), znamená něco navíc, co zákazník neočekává (např. poskytnutí slevy stálému hostovi v ubytovacím zařízení, blahopřání k svátku, k Novému roku atd.). [3]

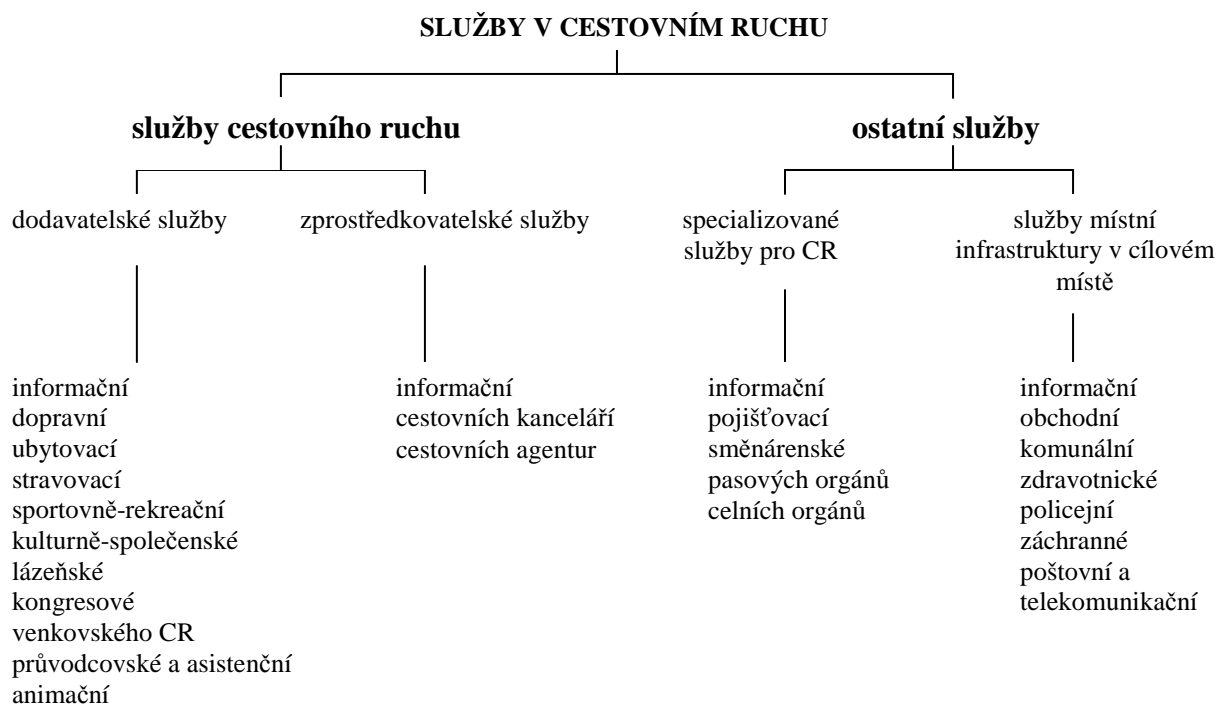
3.2.7 Služby jako součást produktu cestovního ruchu

Služby jsou ekonomické statky převážně nehmotného charakteru a při jejich poskytování vznikají užitečné efekty, uspokojující lidské potřeby. [3]

Dělí se na služby cestovního ruchu (tourism services) určené k uspokojování potřeb účastníků CR, a ostatní služby převážně pro místní obyvatelstvo. [3] (viz Schéma č. 3.2)

Kromě základního členění se diferencují podle druhů, časového a ekonomického hlediska, fází realizace CR, z hlediska uspokojovaných potřeb, podle charakteru spotřeby. [3]

Schéma č. 3.2: Struktura služeb v cestovním ruchu



Zdroj: HESKOVÁ [3]

3.2.8 Distribuce produktu cestovního ruchu

Ke konečnému spotřebiteli se produkt cestovního ruchu dostává různými distribučními kanály. Při přímé distribuci se produkt dostává bez jakéhokoliv zprostředkovatelského stupně přímo od producenta ke konečnému spotřebiteli. Jedná se např. o poskytování dopravních, ubytovacích, stravovacích a dalších služeb. [3]

Při nepřímé distribuci vstupuje mezi producenta a konečného spotřebitele jeden nebo více mezičlánků (cestovní kanceláře, cestovní agentury, turistické informační kanceláře, elektronické informační a rezervační systémy), které mají možnost lepšího zpřístupnění produktu, znají lépe podmínky na trhu nebo se specializují na určitý segment trhu. Do této formy distribuce patří většina služeb CR poskytovaných jednotlivě nebo ve formě balíků služeb, např. prodej zájezdů a pobytů organizovaných touroperátory nabízenými i v síti cizích prodejců (zprostředkovatelů, cestovních agentur). [3]

3.3 Technické památky

„**Památk**a (angl. landmark, monument) = hmotný nebo nehmotný objekt nebo jev spojený s minulostí Země, přírody nebo lidstva“. Jak tvrdí Pásková. [12]

Památky lze dělit na:

- a) kulturní (historické, technické, archeologické, architektonické, duchovní dědictví)
- b) přírodní [12]
- c)

Technické památky patří mezi kulturní památky, které zákon o kulturních památkách č. 22/1958 Sb. (§2) definuje takto: „Památkou je kulturní statek, který je dokladem historického vývoje společnosti, jejího umění, techniky, vědy a jiných oborů lidské práce a života, nebo jest jí dochované historické prostředí sídlištních celků a architektonických souborů, anebo věc, která má vztah k význačným osobám a událostem dějin a kultury.“ Jak uvádí Lednický [10]

„Technickou památkou se rozumí jedinečné nebo typické hmotné pozůstatky dokládající vývoj techniky a její úroveň v určitých historických podmínkách.“ Jak tvrdí Dvořáková [2]

„**Technická památka** (angl. technical landmark, technical monument“; též technická atraktivita cestovního ruchu – angl. technical tourism attraction) = „stavba, technické zařízení nebo technické řešení jedinečné nebo zajímavé svým provedením, vztahem k okolním stavbám, velikostí, historickým nebo současným významem, designem apod. a stávají se tak cílem pro návštěvníky.“ Jak tvrdí Pásková [12]

Technické památky lze členit na:

- a) movité
- b) nemovité [12]

Jsou výsledkem uplatnění techniky jako procesu, který zabezpečuje tvorbu hmotných statků sloužících k uspokojování materiálních potřeb lidí a umožňuje ovládnutí přírodních sil. [10]

Technickou hodnotu technických památek představuje především uplatnění pokrokových technických principů, technologických metod a konstruktivních řešení. K dalším společenským hodnotám, které technické památky vykazují, patří hodnota historická a dokumentární, které dokládají určité vývojové stádium ekonomického a společenského vývoje, a hodnoty estetické, emocionální, biologické a ekologické. [10]

3.3.1 Historie technických památek

Jednotlivé technické předměty můžeme najít už ve starověkých sbírkách ve formě nejrůznějších přístrojů – fyzikálních, matematických a astronomických. Postupně k nim přibývaly věci i z jiných oborů. [5]

Od 16. století cílem není zachycení jenom finálních výrobků, ale i výroby předmětů – tedy strojů a nástrojů, zařízení dílen i celé dokumentace výrobního procesu. Sběratelé získávají celé dílny a ty pak i nadále používají. [5]

Od konce 18. století začínají masově vznikat muzea přejímající principy dosavadního soukromého sběratelství, které samozřejmě existuje i nadále vedle veřejných muzeí a oba fenomény se vzájemně doplňují. [5]

Během 19. století se v muzejnictví odrazil rozmach průmyslu a dopravy. Byla zakládána první specializovaná muzea zaměřená na techniku a průmysl, a to technická a průmyslová, ale i umělecko průmyslová a další specializovaná muzea jako např. muzea zemědělská, vojenská, muzea dokumentující dopravu, energetiku, strojírenství atd. [5]

Během 20. století specializace muzeí rostla, proto dnes máme veřejná a soukromá muzea téměř na všechno. Sbírkovými předměty se v této době stávají vedle vybraných hmotných předmětů i nemovitosti, bývalá průmyslová zařízení, včetně strojového a jiného vybavení. [5]

„Muzea se tak začínají starat o technické památky jako o sbírkový předmět. Mají často sídlo v bývalých průmyslových stavbách a nemovitá technická památka se tak stává muzejní budovou.“ Jak tvrdí Holman. [5]

3.3.2 Členění technických památek

Podle povahy se technické památky dělí na movité a nemovité. Nemovité technické památky jsou nerozlučně spjaty s okolním terénem, ve kterém vznikly a s nímž nerozlučně několik desetiletí vytvářely živý celek. Přenesením např. do skanzenu se památka mění v exponát a ztrácí tak část své dokumentární hodnoty, půvab i kouzlo. Proto je vhodné prosazovat zásady komplexní ochrany a chránit památku i její okolí před narušením. [10]

Dále se člení podle jednotlivých druhů výrobního odvětví a každý druh má své zvláštní rysy dané jejich výrobním účelem:

1.) památky hornictví a hutnictví – jedna z nejstarších skupin památek u nás, patří sem např. rýžovnické haldy, štol, vysoké pece, hamry, venkovské kovárny

2.) památky na zpracování zemědělských produktů – nejpočetnější skupina, řadí se sem např. vodní a větrné mlýny (zděné, válcové – s otáčivou střechou nebo dřevěné – celootáčivé), vodní pily, sušárny (lnu, čekanky a ovoce), památky vinařství, pivovary

3.) technické památky textilní výroby – zachovalo se jich velmi málo kvůli bouřlivému technickému pokroku a nepřetržité modernizaci a přestavbám textilních provozů

4.) památky výroby sklářské, keramické a meltovin – např. sklářské domky v okolí Železného Brodu a Jablonce, pec staré Thunovské porcelánky v Klášterci z 18. století

5.) památky vodárenství – gotické kašny, renesanční a barokní městské vodárenské věže, moderní vodárny

6.) památky komunikačního a vodního stavitelství – kamenné a dřevěné mosty (157 metrů dlouhý řetězový most z obce Podolsko - poslední u nás a jeden z posledních v Evropě), pozůstatky koněspřežní železnice z Českých Budějovic do Lince, viadukty, železniční mosty, vodní stavby (rybníční soustavy rožmberská u Třeboně a pernštejnská u Pardubic), sypaná přehradní hráz u Strážného na Prachaticku a hráz Máchova jezera, vodní elektrárny

7.) pevnostní stavby – Terezín, Josefov [10]

3.3.3 Využití technických památek v cestovním ruchu

Technické památky jsou významnou složkou historické krajiny a důležitým prvkem, který je spjatý se životem a hospodářským vývojem obcí. Je proto nutné o ně pečovat a chránit je jako doklad minulosti, neboť jsou hodnototvornou složkou lidské vzdělanosti. [10]

Z movitých památek se v CR využívají především dopravní prostředky. Jde o využití historických vlakových souprav formou nostalgických jízd, dále o využití automobilů – veteránů, motocyklů – veteránů, tramvajových souprav, starých letadel a k lodní dopravě se využívají poslední dva kolesové parníky v Čechách (Vyšehrad a Vltava). [10]

Nemovité památky se v CR mohou využívat po provedení vnitřní rekonstrukce objektu pod dozorem orgánů památkové péče, dále po přestavbě průmyslových objektů na muzea, hotely, restaurace, tržnice nebo zábavní střediska. Další možností využití nemovitých technických památek je výstavba průmyslových skanzenů a tvorba účelově zaměřených průmyslových muzeí a podnikových muzeálních expozic. [10]

„**Muzeum** (angl. museum) = veřejná sbírka umělecky, kulturně – historicky, přírodně a jinak hodnotného materiálu a zároveň vědecký ústav (instituce), který tento materiál sbírá, uchovává a trvale veřejně vystavuje (stálé expozice). Typická muzea: přírodovědná, národopisná, technická, místní, slavných osobností, automobilů.“ Jak tvrdí Pásková [12]

3.4 SWOT analýza

SWOT je typ strategické analýzy stavu firmy, podniku či organizace z hlediska jejich silných stránek (strengths), slabých stránek (weaknesses), příležitostí (opportunities) a ohrožení (threats), který poskytuje podklady pro formulaci rozvojových směrů a aktivit, podnikových strategií a strategických cílů. [42]

Analýza SWOT je složena z počátečních písmen anglických slov:

S – strengths (síly)

W – weaknesses (slabosti)

O – oportunities (příležitosti)

T – threats (hrozby)

Analýza silných a slabých stránek je zaměřena především na interní prostředí organizace, které tvoří konkurence, zákazníci, trh a dodavatelé. [42]

Analýza příležitostí a ohrožení se zaměřuje na externí prostředí organizace, které nelze tak dobře kontrolovat, ale může je identifikovat např. pomocí analýzy konkurence, demografických, ekonomických, politických, technických, sociálních, legislativních a kulturních faktorů působících v okolí organizace. [42]

Vždy je snahou maximalizovat silné stránky a příležitosti a naopak minimalizovat slabé stránky a hrozby. Eliminuje-li firma svá ohrožení, koncepčně řeší slabé stránky a kultivuje silné stránky, potom může efektivně realizovat příležitosti. [42]

4. Vymezení a charakteristika území, mikroregionu

Jelikož se všechny tři popisované technické památky nachází na území Slovácka, je mým úkolem tuto oblast vymežit a charakterizovat. Nejvíce popisují důlní dráhu Ratíškovice – Rohatec, která je umístěna v obci Ratíškovice. Ratíškovice jsou součástí mikroregionu Nový Dvůr a tento mikroregion leží v regionu Kyjovské Slovácko.

4.1 Slovácko

Slovácko je oblast, která se rozprostírá jihovýchodně od Brna, mezi kopcovitou oblastí



Chřibů a horským masivem Bílých Karpat na Česko – Slovenském pomezí. [50]

Mezi významná městská centra patří zejména Uherské Hradiště, které bylo založeno králem Přemyslem Otakarem II. v roce 1257 jako obranná pevnost proti Uhrům, a Hodonín, jenž je rodištěm prvního československého prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka. [50]

Obr. č. 4.1: Mapa Slovácka [51]

Slovácko má velmi dobré zázemí pro aktivní odpočinek a rekreaci jak v zimním, tak i v letním období. Nachází se zde běžecké zimní trasy, několik středisek zimních sportů, hustá síť cyklostezek, turistické Moravské vinařské stezky apod. Unikátní kombinací vodní cesty a cyklistických tras je technická památka Baťův kanál. Díky minerálním léčivým pramenům zde vznikla lázeňská místa v Ostrožské Nové Vsi, Lázních Leopoldov a v Hodoníně. Slovácko je vyhledávané také pro své historické památky a památkové rezervace jako je např. Buchlovický zámek, hrad Buchlov, Archeoskanzen Modrá, zámek a muzeum v přírodě ve Strážnici, templářská tvrz v Čejkovicích, Národní kulturní památník v Mikulčicích, soubor vinných sklepů zvaných Plže v Petrově, zámek v Miloticích, větrný mlýn v Kuželově a mnohé další. Slovácko je pozoruhodná oblast a vyhledávaná destinace, ze které si turisté odváží nezapomenutelné zážitky po návštěvě hodů, koštů vína, jízdy králů a krojovaných slavností doprovázených lidovými písněmi a řemesly. [50]

4.2. Kyjovské Slovácko

Region Kyjovské Slovácko se nachází v jihovýchodní části České republiky, ve správním obvodu Jihomoravského kraje. Zahrnuje šest mikroregionů: Ždánicko, Babí Lom, Nový Dvůr, Podchřibí, Moštěnka a Bzenecko, které se skládají ze 43 obcí a žije v nich



67 000 obyvatel (podle stavu k 31.12.2007).

Rozloha území zaujímá 482,86 km² a hustota obyvatel 138/km². [48]

Historickým, kulturním i ekonomickým centrem regionu je kdysi královské město Kyjov (13 000 obyvatel). [47]

Obr. č. 4.2: Logo Kyjovského Slovácka v pohybu [47]

Život v regionu byl odjakživa spojen s pěstováním vína a folklórem. Obyvatelé tohoto regionu mají silný vztah k tradicím a křesťanství, díky nimž je region v rámci celé České republiky výjimečný. [47]

4.2.1 Kyjovské Slovácko v pohybu

Kyjovské Slovácko v pohybu je dobrovolné, nevládní a neziskové sdružení občanů a právnických osob, které spojuje zájem o všestranný rozvoj regionu. Bylo založeno v roce 2002 lidmi, kteří se chtějí vlastním úsilím podílet na rozvoji svého regionu na Slovácku, ve spádovém obvodu města Kyjova. Sdružení pracuje na principu LEADER, což je metoda rozvoje regionu na základě partnerství zástupců místního podnikatelského, veřejného a soukromého sektoru. [49]



Obr. č. 4.3: Kyjovské Slovácko v pohybu [41]

4.3 Mikroregion Nový dvůr

Mikroregion Nový dvůr se nachází na jižní Moravě, ve střední části okresu Hodonín a rozprostírá se mezi městy Kyjovem a Hodonínem podél silnice č. 432. [40]



Byl založen na jaře roku 2002 a zahrnuje šest vinařských obcí okresu Hodonín, a to Milotice, Skoronice, Ratíškovice, Svatobořice-Mistřín, Vacenovice a Vlkoš. Bydlí zde 13 240 lidí a rozlohou zabírá 7 690 ha. [25]

Obr. č. 4.4 : Logo Mikroregionu Nový dvůr [40]

Historický název „Nový Dvůr“ pochází z počátku 17. století a souvisí s dějinami milotického panství, ke kterému tehdy patřily všechny obce dnešního mikroregionu kromě Ratíškovic. [40]

Mikroregion Nový Dvůr je typicky venkovský region s velkým potenciálem pro rozvoj šetrné venkovské turistiky. Převládá zde zemědělství a vinařství, které výrazně ovlivnilo kulturní dědictví celé oblasti. Téměř v každé obci mikroregionu nalezneme typickou uličku vinných sklepů. [25]

Obce mikroregionu budují turistickou infrastrukturu a hledají společnou cestu ke zlepšování kvality života místních obyvatel, k vytváření podmínek pro rozvoj moderních forem venkovské turistiky a vytvoření image turisticky přitažlivého a prosperujícího regionu. [39]

Společnou zdařilou akcí je např. šlapadlo na kolejích, které od roku 2005 jezdí po staré vlečce bývalého Dolu Tomáš. [38]

4.4 Ratíškovice

Ratíškovice leží v Dolnomoravském úvalu na komunikační spojnici měst Hodonín a Kyjov a patří mezi nejstarší moravské obce (první písemná zmínka se nachází v listině biskupa Jindřicha Zdíka z roku 1131). [25]

Počtem obyvatel (cca 4200) se řadí mezi nejpočetnější obce (vesnice) v České republice. Obec se rozléhá na ploše asi 1260 ha a nachází se v nadmořské výšce 207 m. n. m. Z velké části je obklopena smíšeným lesem Doubrava, který je rájem houbařů a nachází se zde i řada vodních ploch, sloužících především pro rybáře. Největší z nich je vodní nádrž



Hliník o ploše necelých 5 ha a hloubce místy až 15 m, která vznikla v místě těžiště jílů pro zdejší cihelnu. U nádrže stojí Rybářská bašta, v níž se mohou rybáři, ale i ostatní návštěvníci občerstvit a ochutnat rybí speciality. Z dalších restaurací a pivnic stojí za zmínku Restaurace Mlýn, Restaurace „Na Zelnicách“, Sport, U Klimešů a další. [37]

Obr. č. 4.5: Obecní znak [37]

V roce 1993 byla postavena radnice, která se stala novou dominantou obce. Vysoký stupeň občanské vybavenosti využívá přes 1300 domů. [37]

K historickým zajímavostem patří římskokatolický farní kostel, vystavěný v polovině 19. století, ke kterému přiléhá budova fary a hřbitov. Urbanistickou a architektonickou zajímavostí je kolonie 44 cihlových bytů zvaná „Baťovka“ po Tomáši Baťovi, který zde v roce 1933 otevřel uhelný – lignitový důl „Tomáš“. [25]

Mezi vinnými sklepy na Slavíně stojí od roku 2000 sloup svatého Urbana, patrona vinařů. Vinné sklepy s lisovnými jsou situovány souběžně s komunikací z Ratíškovic do Milotic. První z nich zde byly vystavěny v roce 1966 a v současnosti se jich zde nachází téměř sto. Sklepy sice nemají historickou hodnotu, ale svou architekturou jsou obrazem estetického cítění vinařů 2. poloviny 20. století. [37]

Obec Ratíškovice je známa jako centrum sportu s velmi dobrým sportovním zázemím. Nachází se zde sportovní areál Baník se dvěma travnatými a jedním škvárovým hřištěm, dvěma antukovými hřišti pro volejbal, dvěma tenisovými kurty s umělým povrchem, kuželnou se čtyřmi automatickými dráhami a plaveckým bazénem s ubytovnou. Pro více druhů sportu se také využívá nedávno zbudovaný orelský areál. Turistickou kuriozitou Ratíškovic je šlapadlo na kolejích původní Baťovy železniční vlečky. [25]

4.1.1 Tradiční akce v Ratíškovicích

Pro návštěvníky jsou velmi atraktivní lednové krojové plesy nebo říjnové krojové hody, dále květnové Zpívání pod Náklem v areálu vinných sklepů na Slavíně. [52]

Na svátek sv. Cyrila a Metoděje (5. července) se na vrchu Náklo, což je nejvyšší vrch Dolnomoravského úvalu, koná Pout' u Liliového kříže, který je upomínkou na tyto dva věrozvěsty. Druhou červencovou sobotu ožívají Ratíškovice hudbou při příležitosti mezinárodního festivalu dechových hudeb, kde se vždy představí i domácí Dolanka a mládežnická Veselá muzika. [52]

Důležitou roli hraje v Ratíškovicích folklor, jehož tradice zde udržuje hned několik souborů jako je Dětský folklorní soubor, Ratíškovská Dolina a Slovácký krúžek, který již 7 let navštěvují. Působí zde i Mužský pěvecký sbor a ženský pěvecký sbor zvaný Robky ze Sěčky. [52]

5. Aplikační část

5.1 Důlní dráha Ratíškovice - Rohatec

Důlní dráha Ratíškovice – Rohatec (v dnešní době pod názvem Ratíškovická železnice, o. s.) se nachází v obci Ratíškovice, kterou obepíná z východní a severní strany a křížuje dvě silnice Ratíškovice – Milotice a Ratíškovice – Vacenovice. [53]

5.1.1 Historie

Kořeny tzv. Ratíškovické železnice nalezneme ve Zlíně a blízkém okolí, kde od konce 19. století působila již zmiňovaná podnikavá ševcovská rodina Antonína Bati. Jeho syn Tomáš Jan Baťa (1876 – 1932) přivedl v období tzv. první republiky dosud docela nevýznamný Zlín ve stínu významnějších Vizovic a Napajedel mezi nejmodernější města v Československu. Bující obuvní i strojírenská výroba potřebovala kvalifikovanou pracovní sílu, pracovníci svoje zázemí a celý baťovský komplex dokonalé pokrytí elektrickou a tepelnou energií. [34]

Historie Ratíškovické železnice se datuje od počátku 30. let 20. století, kdy expandující zlínská firma Baťa, a. s. hledala kvůli snížení nákladů na výrobu blízký zdroj energie pro otrokovickou tepelnou elektrárnu a vybrala méněhodnotný lignit¹ na Dubňansku. [18]

Roku 1932 vzbudila v obci velký rozruch zpráva, že firma Baťa chce v Ratíškovících otevřít důl. Na podzim začal její zástupce Josef Otys jednat se zdejšími zemědělci o výkupu pozemků, ale zpočátku nebyli majitelé ochotni svá pole prodat. Teprve když jim bylo slíbeno, že oni sami nebo jejich synové dostanou přednostně na dole práci, podepsali kupní smlouvy. Jiní tak učinili až po záruce, že obec jim dá náhradou za odstoupené pole obecní pozemek. [11]

¹ Lignit = hnědé uhlí s relativně nízkou výhřevností

5.1.2 Zahájení důlní výstavby firmou Baťa, a. s. v Ratíškovicích

Experti mosteckého revíru provedli důkladný geologický průzkum, při němž bylo zjištěno, že uhlí je uloženo v hloubce 35 – 45 m, že rozloha uhelného pole se pohybuje kolem 3 m² a obsahuje asi 10 miliónů tun lignitu. Při plánované roční těžbě 200 000 – 250 000 tun a při výrubnosti na 50 % byla určena životnost dolu na 20 let. [11]



Po žních roku 1933 byly vymezeny hranice příštího dolu, současně se stavěla správní budova a rodinné domky Baťova typu, pro které bylo typické dvoupodlažní uspořádání, nízké sedlové střechy a červené cihly bez omítky. Součástí hornické kolonie, zvané „Baťovka“, byla i svobodárna, vývařovna, obchod, hřiště a koupaliště. Kolonie 44 cihlových bytů byla vystavena pro zaměstnance dolu s výhledem životnosti 30 let, ale svému původnímu účelu slouží dodnes. [11]

Obr. č. 5.1: Typický baťovský domek, zdroj: vlastní

Po vyměření 6,5 km dlouhé železniční trati do Rohatce začaly práce i na tomto úseku a zároveň byla budována odbočka z milotické silnice na důl. Práce přerušila tuhá zima, ale v dubnu 1934 byla stavba trati dokončena a dne 27. dubna 1934 úspěšně zkolaudována. Od léta tohoto roku pak sloužila svému účelu, a to odvozu lignitu ve vlastní režii parní lokomotivou z Dolu Tomáš do Rohatce, kde soupravy přebíraly ČSD, které je dopravily do Otrokovic. [18]

Souběžně se budovala alternativní vodní cesta, Baťův kanál, a od roku 1938 bylo možno soupravu sunout z Rohatce až k Sudoměřicím, kde byla odbočka na překladiště. Tady se čelním výklopníkem lignit přesypal do člunů, které kanálem po Moravě pokračovaly do Otrokovic. Tento způsob dopravy vydržel do 50. let, kdy lignit z dubňanského revíru mířil do nové hodonínské elektrárny. [18]

Důl byl otevřen roku 1934 dvěma jámami, lokalizovanými centrálně v areálu závodu. Jednou s klecovým výtahem pro dopravu osob a materiálu, druhou vybavenou skipovým dvojčinným zařízením k těžbě lignitu s hodinovou kapacitou 50 tun. [13]

Jako první byli přijati všichni tesaři, zedníci, částečně nádeníci, a teprve postupně došlo na ostatní pracovníky. Při plném provozu měl důl 300, za protektorátu až 400 zaměstnanců a Ratíškovice tak byly označovány jako hornická obec. [11]

Uhlí se dobývalo 5 řetězovými razíci kombajny a vytěžené putovalo dopravním pásem do zásobníku, z něhož se skipem¹ vyťahovalo vozíky do věže, což byla zděná stavba (dlouhá 60, široká 45 a vysoká 35 metrů) a odtud na třídičku. Moderní dopravní a dobývací technologie umožňovala těžbu 600 – 1000 tun denně, průměrná roční těžba se pohybovala okolo 200 000 tun a nejvyšší roční těžba dosáhla 242 000 tun. [11]

Výstavba dolu v Ratíškovicích přinesla změny v životě obyvatel a byla prospěšná i pro obec. „V době velké zadluženosti pomohly obci peníze za odprodané pozemky a za stromy vykácené při stavbě vlečky. Největším přínosem však bylo, že lidé dostali práci, a tím se zlepšily jejich sociální poměry.“ Jak tvrdí Macková - Frolcová [11].

5.1.3 Veřejná doprava na Baťově důlní dráze

Na konci 20. let měli občané Ratíškovic možnost cestovat prvními autobusovými linkami z Hodonína do Kyjova. Jinak se pro delší cesty používala železnice a nejbližší nádraží bylo v Rohatci. Tímto směrem putovali lidé za prací do impregny (térovky) nebo čokoládovny (pozdější Maryše), ale opačným směrem chodili horníci stále pěšky. Dostavba důlní dráhy



z Rohatce na Důl Tomáš v roce 1934 tak umožnila lidem další způsob dopravy. Z podnětu horníků a na základě žádosti Obecního úřadu Ratíškovic byla po dohodě se správou dolu na doposud neveřejné železnici zavedena pravidelná osobní doprava. [19]

Obr. č. 5.2: Osobní doprava [19]

Výtažek z Kroniky obce: „*Osobní doprava – dne 1. prosince (1941) začal jezdit z Dolu Tomáš na nádraží Rohatec motorový vůz pro dopravu osob. Jezdí asi sedmkrát denně.*“ [19]

Doprava fungovala jako veřejná služba za úhradu, ale nebyla uváděna v Úředním jízdním řádu, protože nebyla provozována na trati Českomoravských drah. Cestující měli k dispozici zastávky v Rohatci (v 0,3 km vedle přejezdu), kde motorový vlak v přestávkách stával, pak následovala zastávka „Rubanice“ (cca 4,0 km), zastávka „Vacenovická“ (cca 5,2 km), zastávka „U lípy“ (cca 5,8 km) a konečná stanice na Dole Tomáš.

¹ Skip = šikmý výtah

Pro úkryt před nepříznivým počasím sloužily typizované dřevěné budovy zastávek s jednoduchou čekárnou a úschovnou jízdních kol. [19]

K zajištění osobní dopravy byl na důlní vlečku predisponován motorový vůz s označením M 120.901. Tento motorový vůz měl tzv. věžovou konstrukci, kde řidič seděl ve střední věžové kabině a dole v oddíle seděli cestující. V Ratíškovicích sloužil asi do podzimu roku 1951, tzn. i ve válečných letech při nedostatku pohonných hmot. Vystřídalo se zde několik typů motoráků meziválečné výroby z českých i německých vagónek. [19]

Počátkem 50. let bylo spojení Ratíškovic se zbytkem okresu na slušné úrovni a ve dvouhodinových intervalech se zde křižovaly autobusy ČSAD. Zastávky autobusů stály také u křížení s důlní dráhou, kde se nacházely již zmíněné zastávky. V té době jezdilo pět párů osobních vlaků, jejichž časové polohy byly situovány podle osobních vlaků na trati Břeclav – Přerov (viz Tab. č. 5.1). Jízdné v celé délce trati činilo 5,- Kčs a ze zastávek podél obce stála jízdenka 4,- Kčs. [19]

Odjezdy z Dolu Tomáš	Odjezdy z Rohatce
5:50	6.30
7:00	8.00
12.30	
15.35	16.45
17.30	18.35

Tab. č. 5.1: Jízdní řád; zdroj: [19], upraveno

(Pozn.: Odjezd není uveden z Rohatce na Důl Tomáš řádově mezi 13. a 14. hodinou)

„Na dostavbu silnic z Ratíškovic do Rohatce-kolonie a Dubňan navázalo zavedení pravidelné autobusové linky ČSAD Hodonín z Rohatce přes Ratíškovice a Dubňany k tamním dolům.“ Autobusy umožnily nástup přímo v centru obce, lepší dosažitelnost a rozšíření i do dalších obcí, proto 17. ledna 1955 byla osobní doprava na Baťově důlní dráze mezi Rohatcem a bývalým Dolem Tomáš zrušena. [19]

5.1.4 Pozůstatky Dolu Tomáš

Na konci 30. let byly do Dolu Tomáš zaústěny lanové dráhy z nových dolů Theodor a Žofie, které svoji činnost ukončily do poloviny 50. let. [18]

V roce 1945 byla znárodnovacím dekretem č. 100 odňata firmě Baťa všechna báňská oprávnění a firma byla převedena na národní podnik Jihomoravské lignitové doly. Těžba na Dole Tomáš skončila koncem roku 1952 a z povrchového zařízení byl pak vytvořen závod 07 - Pomocné provozy Jihomoravských lignitových dolů, který se stal strojírenskou a opravárenskou základnou jihomoravského revíru. [45]

V letech 1952 – 1953 byly koleje protaženy z Tomáše až na Důl 1. Máj Dubňany a celková délka trati měřila 8,7 km. Koncem 50. let vybudovaly Jihomoravské lignitové doly další důl s pracovním označením „C“ – Důl Osvobození Ratíškovice, který začal těžit počátkem roku 1959 a lignit směřoval 2 km dlouhou lanovkou na 1. Máj do Dubňan. Po vytěžení 1. Máje v roce 1983 byl Důl Osvobození posledním činným dolem, který byl napojený na popisovanou železnici. Po roce 1989 však nastal útlum důlní činnosti a v roce 1991 byla těžba ukončena i zde. Poslední uhelné vlaky byly vypraveny 31. ledna a 1. února 1991, poté na tehdejší závod 07 – Pomocné provozy JLD občas zajela obsluha z Rohatce. Horní část trati byla pro nevyužití a špatný stav zrušena. V roce 1992 byly Pomocné provozy i dráha zprivatizovány a vznikly zde strojírny, které také používaly železnici až do dubna roku 2002, kdy zde České dráhy naposled provedly obsluhu a koleje byly ponechány svému osudu. [18]

V současnosti sídlí v budovách bývalého Dolu Tomáš několik firem, které ve svém názvu mají symbolické „T“ a největší z nich, T-Machinery a. s., se zabývá mimo jiné i výrobou důlních zařízení. [45]

5.2 Využití Baťovy důlní dráhy v cestovním ruchu

Obvykle by po zrušení provozu následoval postup nevyužití – zrušení – likvidace, ale díky družbě s Francouzi, u nichž se na zrušených tratích zřídily velodráhy, a ochotě realizovat nápad, který by do obce přitáhl turisty nejen v rámci mikroregionu, je osud dráhy zcela jiný. [18]

Mikroregion Nový Dvůr uvažoval, jak využít potenciál zdejšího regionu pro rozvoj cestovního ruchu a v roce 2004 vznikl nápad pro využití nepoužívaných kolejí. Prvním pokusem byl projekt „Šlapací drezíny“ za podpory Nadace partnerství a protože byl úspěšný, připravil se projekt „Muzeum ve vagónu“ do programu LEADER. Zároveň s pořízením šlapacích drezín se vybudovalo Muzeum Baťova dopravního systému přímo v jednom z vagónů. Vznikl zde velmi zajímavý a zároveň unikátní turistický produkt a cíl. Projekt je realizován na nevyužitě Baťově vlečce, což bylo zařízení, po kterém se vozilo uhlí z Dolu Tomáš do Rohatce, odtud do Sudoměřic na výklopník a po Baťově kanálu do fabrik v Otrokovicích a ve Zlíně. V muzeu je popsán celý geniální dopravní systém Tomáše Bati. [46]

Zpočátku se projekt setkal s nedůvěrou zvláště místních obyvatel, protože to byla úplně nová, jedinečná věc dokonce v rámci celé České republiky. V současnosti se toho však chopili místní obyvatelé sami a založili občanské sdružení. Projekt tedy splnil účel, kterým bylo využít místního potenciálu pro rozvoj cestovního ruchu a dát místním obyvatelům příležitost, aby se pomocí produktů a projektů LEADER zvýšila místní ekonomika. [46]

5.2.1 Muzeum ve vagónu



Obr. č. 5.3: Muzeum ve vagónu [34]

Muzeum ve vagónu vzniklo rozsáhlou rekonstrukcí starých železničních vozů, které na ratíškovickou trať zavítaly již v srpnu roku 2004. Původním úmyslem bylo z nich udělat depo pro drezínky, ale tehdejší manažerka mikroregionu Nový Dvůr zpracovala projekt „Muzeum ve vagónu“ a podařilo se jí získat z operačního programu LEADER téměř tři čtvrtě milionu korun. [34]

Nejdříve vozy stály u železničního přejezdu mezi Ratíškovicemi a Vacenovicemi, ale vandalové mnohokrát rozbili výplň oken a značně poničili i dřevo vozů. Proto bylo vybráno nové místo na samostatné slepé koleji na dohled od rodinných domů. [34]

Velmi náročné rekonstrukce vozů se chopila firma Stokláška Ratíškovice spolu s pracovními četami z mikroregionu a místními šikovnými řemeslníky. Po opravě vozů, novém nátěru a zrušení některých oken vyměnili elektroinstalaci a instalovali expozici. Později dobudovali kanalizaci, vodovodní přípojku a dokonce zprovoznili i toaletu uvnitř vozu. V prostoru kolem vozů bylo instalováno osvětlení, lavičky a celý malý areál obehnaný nízkým plotem, kde si turisté mohou uzamknout svá kola, když se jedou projet na drezínce. [34]

Expozice v prvním vagónu tzv. „rybáku“ návštěvníkům přibližuje působení Tomáše Bati v naší oblasti, ve druhém vagónu tzv. „hitláku“ expozice dokumentuje bohatou historii hornictví v našem regionu. [34]

5.2.2 Šlapací drezíny



Čeští příznivci železnic často jezdí do zahraničí poznávat nejrůznější vlakové a kolejové kuriozity, ale mnohým z nich uniká, že určité kolejové rarity se nachází také na území naší republiky. Mezi takové jednoznačně patří i Ratíškovická železnice, o. s., která své aktivity provozuje na části bývalé Baťovy důlní dráhy mezi železniční stanicí Rohatec a dnes již uzavřenými uhelnými doly poblíž Ratíškovic. [31]

Obr. č. 5.4: Šlapací drezíny [34]

Díky aktivitě místních nadšenců provoz kolejových vozidel na této trati neutichl nadobro. V roce 2004 se podařilo zrealizovat již zmíněný projekt „Šlapací drezíny“, který využívá asi tři kilometry dlouhou část trati vedoucí od Ratíškovic k Rohatci k provozování šlapacích drezín a propojuje dvě vinařské stezky Podluží a Moravskou vinnou. Cyklisté tvoří velkou část návštěvníků této turistické atraktivity. Vozidla byla vyrobena před nedávnem a pod dozorem provozovatelů dráhy. Stačí se jen seznámit s provozním řádem tratě, vyvézt vozidlo z depa na koleje a může se vyrazit za dobrodružstvím. [31]

K dispozici jsou tři šlapací drezíny, každá má kapacitu 6 osob. [34]

1.) Šlapací drezína pro 6 osob – „jednička“

- je to prototyp všech drezínek
- otáčí se snadnou výměnou šlapacích násad
- 6 míst pro sezení, z toho 2 místa pro šlapání
- rok výroby: 2005 [34]



Obr. č. 5.5: Šlapací drezína „jednička“ [34]

2.) Šlapací drezína pro 6 osob – „dvojka“

- otáčí se snadnou výměnou šlapacích násad
- 6 míst pro sezení, z toho 2 místa pro šlapání
- rok výroby: 2006 [34]



Obr. č. 5.6: Šlapací drezína „dvojka“ [34]

3.) Šlapací drezína pro 6 osob – „trojka“

- nejnovější šlapací drezína
- otáčí se snadnou výměnou šlapacích násad
- 6 míst pro sezení, z toho 2 místa pro šlapání
- rok výroby: 2007 [34]



Obr. č. 5.7: Šlapací drezína „trojka“ [34]

Dříve byla k dispozici i drezína pouze pro 4 osoby:

- prototyp, služebně starší
- musela se celá ručně otočit
- 4 místa pro sezení, z toho 2 pro šlapání
- rok výroby: 2003
- byla odprodána do zahraničí [34]



Obr. č. 5.8: Prototyp šlapací drezíny [34]

5.2.3 Doprovodné služby

- možnost úschovy jízdních kol a zavazadel v „depu“ pro drezíny
- toaleta v jednom z vagonů
- posezení a malé občerstvení

5.2.4 Návštěvnost

Muzeum ve vagónu bylo slavnostně otevřeno již v roce 2006, ale v průběhu roku 2007 se teprve vyvíjelo. Proto jsem za rok 2006 nezískala žádné údaje o návštěvnosti a počtu jízd drezínou.

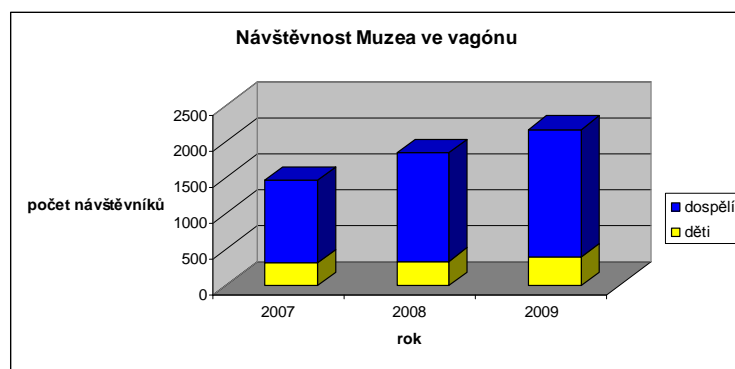
Výpočet počtu ujetých kilometrů: trasa měří 3 km, tzn. že drezíny ujedou tam a zpět 6 km

- sezóna 2007: 813 jízd x 6 km = 4878 km
- sezóna 2008: 850 jízd x 6 km = 5100 km
- sezóna 2009: 1000 jízd x 6 km = 6000 km

Výpočet nárůstu návštěvnosti: pro tento výpočet jsem využila trojčlenku, kdy jsem za 100 % brala celkový počet návštěvníků z předchozího období

Sezóna	Počet jízd drezínou	Počet ujetých km	Návštěvnost Muzea ve vagónu			Nárůst návštěvnosti v %
			děti	dospělí	celkem	
2007	813	4878	315	1144	1459	x
2008	850	5100	336	1501	1837	26
2009	1000	6000	395	1766	2161	18

Tab. č. 5.2: Návštěvnost; zdroj: [54], upraveno



Graf č. 5.1: Návštěvnost Muzea ve vagónu, zdroj: vlastní

5.2.5 Vstupné

Šlapací drezíny – 150 Kč / 1 hod / 1 jízda tam a zpět, každá další započatá hodina - 150 Kč (cena se počtem osob nemění – platí se za počet drezín)

Muzeum ve vagónu – děti 5 Kč, dospělí 10 Kč [34]

5.2.6 Hospodaření Muzea ve vagónu

Na Muzeum ve vagonu dostal Mikroregion Nový dvůr stoprocentní dotaci ve výši 789 000 Kč. (viz Příloha č.2)

O účetnictví se stará Obecní úřad Ratíškovice, který mi dal k dispozici příjmy a výdaje pouze za rok 2008 a 2009, neboť se v předchozích letech muzeum teprve rozvíjelo.

Hospodaření Muzea ve vagónu za rok 2008			
příjmy		výdaje	
Vstupné	132 380,00 Kč	Mzdy	148 916,00 Kč
Dotace na mzdy ÚP	88 000,00 Kč	Materiál	21 136,00 Kč
		Voda	1 110,30 Kč
		Energie	10 971,00 Kč
		Telefon	2 370,41 Kč
		Služby	18 323,00 Kč
		Pohonné hmoty	159,00 Kč
Příjmy celkem	220 380,00 Kč	Výdaje celkem	202 985,71 Kč

Tab. č. 5.3: Hospodaření Muzea ve vagónu za rok 2008; zdroj: [54], upraveno

(Pozn. 1: Zaměstnanec muzea je z důvodu operativnosti obce přijat z úřadu práce, neboť se na něj vztahuje dotace na mzdu, v jiném případě by byl výsledek hospodaření záporný.

Pozn. 2: Do vstupného v tabulce jsou zahrnuty i příjmy z prodeje pohlednic a turistických známek č. 824.)

PŘÍJMY CELKEM – VÝDAJE CELKEM = HOSPODÁŘSKÝ VÝSLEDEK

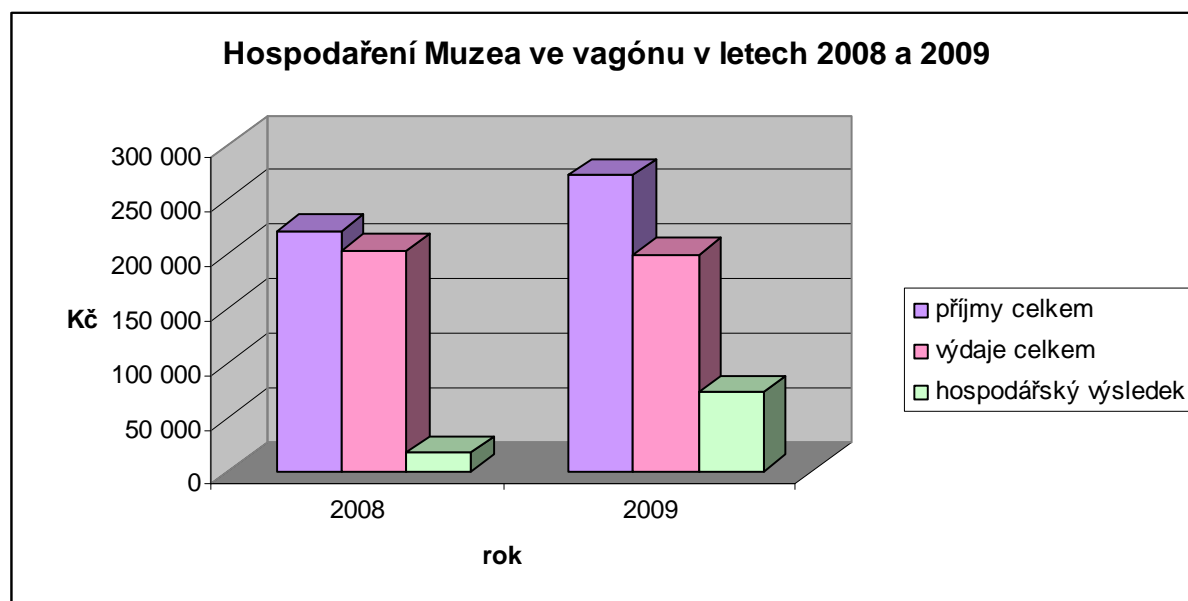
220 380 – 202 985,71 = **17 394,29 Kč**

Hospodaření Muzea ve vagónu za rok 2009			
příjmy		výdaje	
Vstupné	179 615,00 Kč	Mzdy	147 483,00 Kč
Vratky energií	3 915,00 Kč	Materiál	13 845,00 Kč
Dotace na mzdy ÚP	88 000,00 Kč	Voda	1 105,00 Kč
		Energie	3 450,00 Kč
		Telefon	2 711,94 Kč
		Služby	16 380,00 Kč
		Opravy	13 827,40 Kč
Příjmy celkem	271 530,00 Kč	Výdaje celkem	198 802,34 Kč

Tab. č. 5.4: Hospodaření Muzea ve vagónu za rok 2009; zdroj: [54], upraveno

PŘÍJMY CELKEM – VÝDAJE CELKEM = HOSPODÁŘSKÝ VÝSLEDEK

271 530 – 198 802,34 = **72 727,66 Kč**



Graf č. 5.2: Hospodaření Muzea ve vagónu v letech 2008 a 2009, zdroj: vlastní

Z grafu je patrné, že se příjmy i hospodářský výsledek oproti roku 2008 výrazně zvýšily, výdaje zůstávají téměř na stejné úrovni. Tento projekt je tedy pro obec výnosný.

5.2.7 Ratíškovická železnice – plány do budoucna

Z rozhovoru s bývalou manažerkou Mikroregionu Nový Dvůr jsem zjistila, že se mikroregion věnuje již jiným projektům a Ratíškovickou železnici přenechal podnikavým občanům Ratíškovic, kteří založili občanské sdružení, provází Muzeem ve vagónu, provozují šlapací drezíny a mají nápad koupit další dva železniční vozy, ze kterých by chtěli udělat malou ubytovnu s občerstvením. Jenomže vyhlídky do budoucna nejsou příliš příznivé, neboť České dráhy požadují za dva vyřazené železniční vozy obrovskou sumu peněz.

5.3. Výklopník Sudoměřice

U přístaviště v Sudoměřicích byl vybudován koncový přístav s překladištěm lignitu, tzv. Výklopník, a přípojka železniční vlečky do stanice Rohatec. Ve výklopníku se vagon i s lignitem zajímavým technickým zařízením nadzvedl a vytěžené uhlí se z něj vysypalo do přistavených člunů, které je odvážely do elektrárny v Otrokovicích. [20]



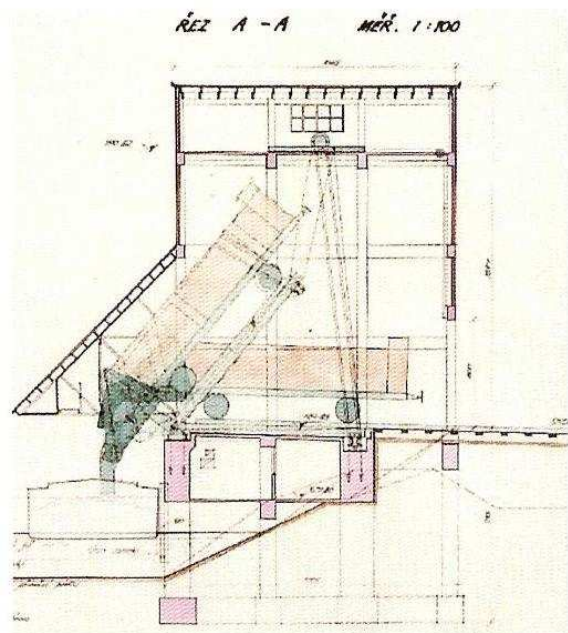
Obr. č. 5.9: Výklopník s odkrytou výsypkou [14]



Obr. č. 5.10: Výklopník s rejdou [14]

5.3.1 Historie

Výklopník Sudo měřice je ojedinělé historické zařízení postavené v roce 1939. Toto



zařízení původně sloužilo k překládání lignitu, který se přivážel po železniční trati z nedalekého dolu Tomáš v Ratíškovících. Plně naložený vagon se, pomocí lanového navijáku, vtáhnul do místnosti výklopníku, kde se nachází důmyslná kolébka s výsypkou. Celá kolébka i s kolejí, násypkou a plným vagónem, byla pomocí lanového kladkostroje zdvižena, aby vagon čelními dveřmi vysypal prašný lignit do připravené nákladní lodi. Tyto lodě se plavily po Baťově kanále do elektrárny v Otrokovicích. [36]

Obr. č. 5.11: Příčný řez objektem výklopníku (z projektové dokumentace z roku 1937)
[14]

Areál je hodnotnou funkcionalistickou architekturou, nepoznamenanou pozdějšími úpravami. Významnou hodnotou je i přírodní prostředí ve vlastní rejdě a na hrázích vodní cesty, neboť je to původní lužní příroda, do které byly citlivě zakomponovány technicistní stavby a zřízeno malé baťovské hospodářství pro obsluhu. [14]

5.4 Využití Výklopníku Sudo měřice v cestovním ruchu

Ve výklopníku vznikla expozice historie Baťova kanálu a samotného výklopníku, jehož střecha slouží jako vyhlídková věž s nádherným rozhledem po okolní krajině. [14]

V současné době je toto zařízení nefunkční, prošlo několika rekonstrukcemi a slouží pouze jako technická památka a turistická atrakтивita. Turisté ji mohou navštívit při plavbě nebo individuálně, poslechnout si odborný výklad a prohlédnout si celé zařízení. V přístavišti je možnost zakotvení i stanování, nachází se zde půjčovna motorových lodí a kanoí, občerstvení, chemické WC, úschovna člunů a kol. [23]

Při hrázi prochází hlavní pěší i cyklistická trasa. [14]

5.5 Baťův kanál

Ve 30. letech 20. století byl vypracován projekt závlahového kanálu pro nesjízdnost vysychající řeky Moravy. Velký zájem o řešení tohoto problému projevil v té době velkopřemyslník Tomáš Baťa. Uvědomoval si, že splavnění řeky Moravy a následné vybudování Dunajskooderského průplavu¹ umožní jeho továrně jednodušší a levnější spojení se světovými trhy, proto využil svého vlivu a prosadil zakotvení tohoto cíle v právě připravovaném vodocestném zákonu². [14]

Po jeho tragické smrti v roce 1932 převzal jeho plány nevlastní bratr Jan Antonín Baťa, ale uskutečnil je ve zcela odlišné podobě, když zrealizoval průplav Dunaj – Odra – Labe stavbou malého průplavu po vzoru Holandska, dnes zvaného Baťův kanál. [14]

Kromě realizace starého snu o propojení evropských veletoků se také jednalo o přepravu lignitu z Ratíškovic do Otrokovice, která byla po železnici finančně nevýhodná, a o vybudování melioračního systému v okolí řeky Moravy. [21]

5.5.1 Historie Baťova kanálu

Velmi náročná stavba 12 m širokého Baťova kanálu, nacházejícího se ve východní části jižní Moravy, vznikala v letech 1934 – 1938 v úseku Otrokovice – Rohatec. [20]

Stavbu financovala zejména firma Baťa a značná část byla hrazena ze státního příspěvku na produktivní péči o nezaměstnané – v době hospodářské krize zaměstnávala stavba až 1500 dělníků. [44]

Na podzim roku 1938 skončily veškeré práce a 2. prosince 1938 byl Baťův kanál otevřen. [14]

Celková plavební trasa měřila 51,8 km, z toho 1 km vedl korytem dnes již nesplavné Dřevnice, některé úseky korytem Moravy a část trasy závlahovým kanálem. Tato trasa začínala v přístavu v Otrokovicích (Baťově) a končila překladištěm lignitu u Rohatce. [21]

Kanál mohly využívat nákladní čluny o nosnosti 150 tun při ponoru 1,2 m, rozměrech člunu 38 x 5,05 m a plavební hloubce 1,5 m. Podjezdová výška lodí pod mosty byla určena na 2,2 m od nejvyšší plavební hladiny. [14]

Přepravu zajišťovaly 36 metrů dlouhé nákladní čluny, v začátcích tažené koňským potahem, postupně traktorem a vlečnými remorkéry. [43]

¹ „**Průplav** (též kanál, angl. Canal) = umělé propojení řek, jezer, moří, budované pro plavbu nebo zavlažování. Kromě původního účelu – zkrácení přepravní vzdálenosti po vodě jsou vnímány a využívány v ČR jako jednotlivá atraktivita ČR.“ Jak tvrdí Pásková [12]

² Zákon č. 50/1931 Sb. ze dne 27.3.1927

Dno ani paty svahů kanálu nebyly zpevňovány, pouze břeh byl v místě plavební hladiny pro ochranu před vlnami zpevněn pásem betonových obkladových desek, které byly zajištěny dřevěnými trámky a kolíky. [14]

Na trase se nacházelo 14 plavebních komor (nyní již neexistuje plavební komora v Otrokovicích), které pomáhaly překonat výškové rozdíly hladiny. U každé plavební komory stál typický „baťovský“ domek pro obsluhu (viz kapitola 5.1.2), ke kterému patřilo i malé hospodářství. Kromě komor musela být na trase vybudována i další technicky náročná zařízení jako například zvedací železniční mosty, jezy s automatickou regulací výšky hladiny ve zdrži, již zmiňovaný výklopník uhlí v Sudoměřicích nebo lanovka pro přetahování člunů přes řeku Moravu ve Vnorovech. Část těchto technických zařízení byla zničena za války, část dosloužila a nebyla obnovena, ale některé se dochovaly dodnes a jejich pozůstatky, z nichž některé jsou nyní rekonstruovány, umožňují poznat technický um našich předků. [21]

5.5.2 Plavba na Baťově kanálu

V červenci roku 1939 byla založena „Moravská plavební a.s. Morava“, které bylo uděleno povolení k plavbě po Moravě a jejích přítocích. „Moravská plavební a.s.“ vlastnila 2 vlečné remorkéry (Baťa I a Baťa II), několik nákladních člunů o nosnosti 150 tun a 1 osobní motorovou loď. [44]



Samotná plavba lodí na kanálu probíhala následovně: prázdný nákladní člun byl z Otrokovic odtažen remorkérem do Spytihněvi, zde byl odpojen a remorkér se vrátil zpět. Odtud byl dále tažen traktorem (a v začátcích koňským potahem) jedoucím po břehu.

Obr. č. 5.12: Vlečení remorkéru traktorem [8]

Ze Starého Města ho opět táhl remorkér, který ve Veselí nad Moravou znovu vystřídal traktor (koňský potah). Ten člun dotáhl do cíle cesty, do Sudoměřic, odkud se po naplnění nákladem vydal na obdobnou cestu zpět. K vyhybání docházelo v přístavech nebo tzv. výhybnách.

Za ideálního stavu vody trvalo překonání celé cesty 10 hodin, často však i déle. Kromě lodí s lignitem se od roku 1939 po kanálu plavila výletní loď Mojena, jež předznamenala dnešní turistické využití vodní cesty. Za 2. světové války byl kanál německými vojsky značně poškozen a opravoval se až do roku 1949. Navíc těsně po válce došlo ke znárodnění Baťových závodů a po dalších organizačních změnách začala lodní nákladní doprava po kanále stagnovat až byla pro nerentabilitu na počátku šedesátých let ukončena. [21]

Bezpečnostní prohlídka kanálu v roce 1970 konstatovala, že je kanál částečně zanesený, překladní zařízení v Rohatci a Otrokovících neudržované a částečně rozebrané a lanovka k přetahování člunů nad vnorovským jezem demontovaná. V roce 1972 zrušilo federální ministerstvo dopravy pro kanál Otrokovice – Rohatec statut vodní cesty a převedlo jeho správu pod Povodí Moravy. V polovině devadesátých let 20. století se poprvé objevily snahy o znovuzprovoznění Baťova kanálu pro turistické využití a dne 25.5.1995 zařadil Parlament České republiky Zákonem o vnitrozemské plavbě průplav Otrokovice – Rohatec mezi využitelné vodní cesty. [44]

5.6 Využití Baťova kanálu v cestovním ruchu

Baťův kanál je uznávaná, stále se rozšiřující turistická vodní cesta spjatá s řekou Moravou, ale zároveň i jedinečná technická památka, která protíná malebnou krajinu Hodonínska, Uherskohradištska a Zlínska. [43]

Z iniciativy zdejších obcí vznikla roku 1996 Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu, která chtěla tuto přírodní a technickou památku zpřístupnit turistům. Jejím důležitým projektem byla podpora soukromých půjčoven lodí, bez nichž si dnes nelze turistický ruch na této unikátní vodní cestě představit. Roku 2002 vznikla obecně prospěšná společnost Baťův kanál, která provozuje informační centrum, podílí se na organizaci provozu, propaguje vodní cestu na veletrzích cestovního ruchu, vydává propagační materiály a podporuje podnikatele snažící se o rozvoj turistického ruchu podél kanálu. [21]

Turistům Baťův kanál poprvé posloužil v roce 1996, tehdy se po něm projelo 5000 lidí a od té doby počet výletníků stoupá každou sezonou. [43]

V současnosti je kanál opraven a plně zprovozněn v délce asi 60 km, včetně 13 plavebních komor, lodní lanovky, přístavišť a výklopníku a umožněna tak pravidelná i turistická vodní doprava mezi Otrokovicemi a novým přístavem ve Skalici na Slovensku. Plavba v Kroměříži a Hodoníně se provozuje na samostatných říčních úsecích, jejichž napojení na plavební kanál se teprve plánuje. Lidé zde tráví dovolenou i víkendové pobyty na jednoduchých loďkách i moderních hausbótech, které si mohou půjčit v některé z 12 půjčoven. Nákladní plavba zde již nefunguje. [44]; [24]

Na celé vodní cestě se nachází 15 přístavišť a přístavů (z toho 1 na území Slovenska) a dalších 5 nalezneme mimo souvislou vodní cestu na řece Moravě. [22] (viz Příloha č. 7)

Bez oprávnění mohou turisté řídit malá plavidla do výkonu 20 kW a max. rychlosti 20 km/hod (na kanálových úsecích max. 5 km/hod.), tzn. že osoba starší 18 let může řídit plavidlo bez zvláštního povolení či průkazu, v půjčovně ho obsluha pouze proškolí k manipulaci s lodí. [44]

Provoz na Baťově kanálu začíná obvykle v dubnu (hned jakmile to počasí dovolí) a oficiální „Odemykání plavební sezóny“ se koná vždy 1. května. K „zimnímu spánku“ se vodní cesta ukládá 28. října „Zamykáním plavební sezóny“. Za příznivého počasí však půjčovny lodí mnohdy fungují i po tomto termínu. Obě zmiňované akce jsou slavnostní, většinou doprovázené kulturním programem, plavbami na lodích a je na ně zvána široká veřejnost. Kromě těchto akcí probíhají v půjčovnách po celou sezónu různé zábavní večery, country, grilování a ostatní letní radovánky. [44]

5.6.1 Baťův kanál - plány do budoucna

Do následujících let se plánuje splavnění Baťova kanálu do Hodonína a splavnění severním směrem do Kroměříže. Unikátní vodní cesta by v tomto případě měřila úctyhodných 76 kilometrů a stala by se páteří turisticky využívaného Slovácka. Turistickou atraktivitu lokality má navíc podpořit letos v dubnu otevřená cyklostezka podél Baťova kanálu. [43]

6. Výsledky vlastního průzkumu

Důkladný průzkum jsem prováděla u technické památky důlní dráha Ratíškovice – Rohatec, na kterou se v práci zaměřuji nejvíce.

Ze zjištěných informací jsem sestavila SWOT analýzu, ve které jsem hodnotila silné a slabé stránky a příležitosti a hrozby.

Formou dotazníku jsem průzkum provedla přímo v Muzeu ve vagónu, který odhalil spokojenost návštěvníků s poskytovanými službami.

Dále byl průzkum zaměřen na místní obyvatele, kdy jsem formou ankety na základě náhodného výběru respondentů v obci zkoumala známost muzea a drezín v Ratíškovicích.

6.1 SWOT analýza Muzea ve vagónu a šlapacích drezín

Silné stránky	Slabé stránky
- nezapomenutelný zážitek	- nepříliš výhodné místo
- příznivá cena	- nedostatečná propagace
- ekologický provoz	- náročná údržba tratě
- pohodlí pro cestující	- využití pouze v sezóně
- příjemná obsluha	- není možnost bezbariérového přístupu
- doprovodné služby	- velká hluchost
Příležitosti	Hrozby
- cyklostezky, vinařské stezky	- nepříznivé počasí
- peníze na rozvoj z fondů EU	- vandalismus
- rozvoj venkovské turistiky	- větší zájem o konkurenční turistické nabídky

Tab. č. 6.1: SWOT analýza; zdroj: vlastní

6.1.1 Shrnutí SWOT analýzy

Ze sestavené SWOT analýzy (viz Tab. č. 6.1) vyplývá, že turisty čeká příjemně strávený čas, kdy si provětrají hlavu na čerstvém vzduchu, mnohé určitě překvapí malé občerstvení nebo toaleta v jednom z vagónů.

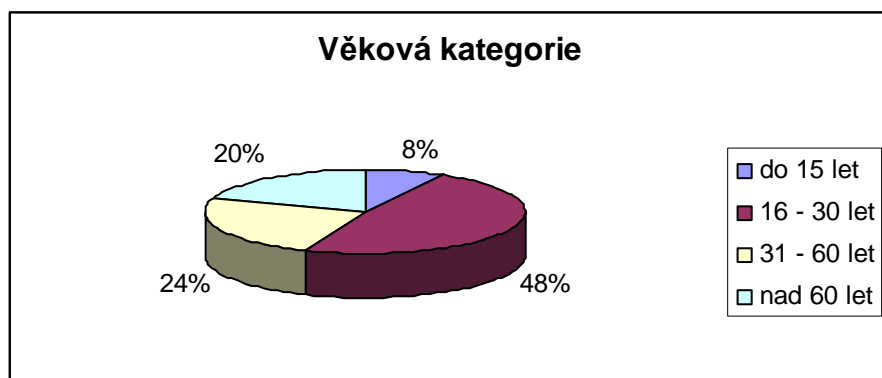
Doporučila bych zaměřit se více na propagaci. I když za touto turistickou atraktivitou jezdí lidé z různých koutů České republiky, přece jenom je nutné dávat o sobě neustále vědět a pořádat různé akce na zviditelnění se. Je také důležité pravidelně aktualizovat webové stránky.

Díky finančním prostředkům ze strukturálních fondů EU mohou obyvatelé obce sami zvýšit místní ekonomiku, proto doporučuji zpracovat projekt do programu LEADER na plánované zakoupení dalších dvou železničních vozů, ve kterých by měla být restaurace a ubytování.

6.2 Vyhodnocení dotazníku spokojenosti Muzea ve vagónu a šlapacích drezín

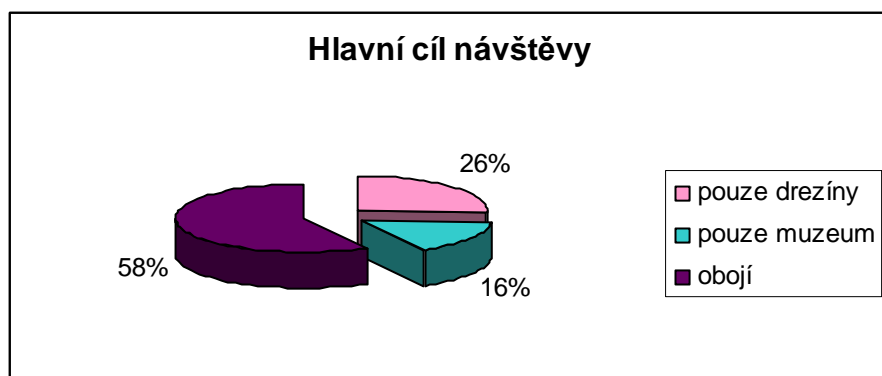
Dotazník, použitý pro průzkum, se nachází v příloze č. 3, přehled výsledků dotazníku v příloze č. 4.

Přímo v Muzeu ve vagónu bylo dotazováno 100 lidí, ze kterých 44 % tvořili muži a 56 % ženy v těchto věkových kategoriích – do 15 let 8 %, od 16 do 30 let 48 %, od 31 do 60 let 24 % a nad 60 let 20 % dotazovaných. (viz Graf č. 6.1)



Graf č. 6.1: Věková kategorie, zdroj: vlastní

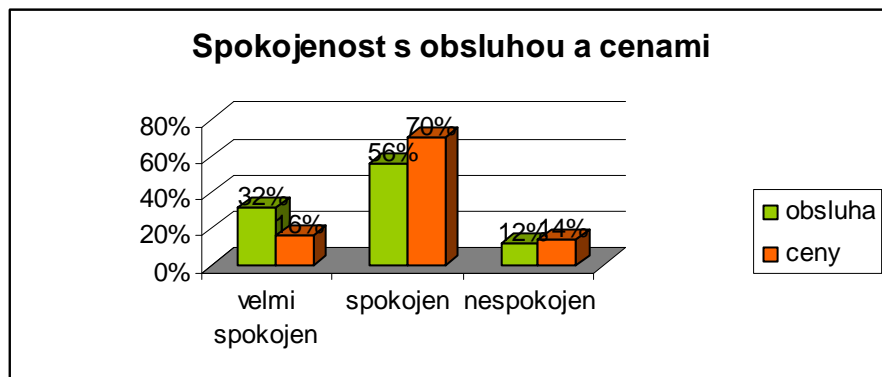
Návštěvu Muzea ve vagónu nebo projížďku šlapací drezínou již někdy dříve absolvovalo 52 % dotazovaných a 48 % návštěvníků zde bylo poprvé, přičemž hlavním cílem návštěvy bylo pro 26 % pouze absolvování projížďky na šlapacích drezínách, pro 16 % návštěva muzea a pro 58 % obojí. (viz Graf č. 6.2)



Graf č. 6.2: Hlavní cíl návštěvy, zdroj: vlastní

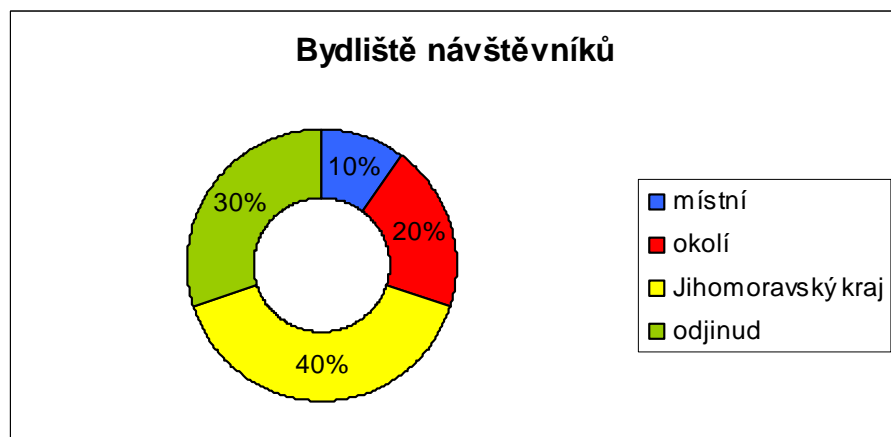
S obsluhou je velmi spokojeno 32 % dotazovaných, spokojeno je 56 % a nespokojeno 12 % účastníků průzkumu.

S cenami poskytovaných služeb je velmi spokojeno 16 %, spokojeno 70 % a nespokojeno 14 %. (viz Graf č. 6.3)



Graf č. 6.3: Spokojenost s obsluhou a cenami, zdroj: vlastní

Muzeum ve vagónu navštívilo 10 % místních občanů, 20 % bydlí v okolních obcích (Milotice, Vacenovice, Dubňany, Rohatec, Skoronice, Vlkoš), 40 % v ostatních obcích a městech Jihomoravského kraje a 30 % přijelo odjinud (ze Slovenska, z Prahy a okolí, Zlínského, Moravskoslezského, Plzeňského kraje a z Vysočiny). (viz Graf č. 6.4)



Graf č. 6.4: Bydliště návštěvníků, zdroj: vlastní

Pravidelně jedenkrát za rok plánuje tuto atraktivitu navštívit 26 % (při příležitosti Pochodu kolem Ratíškovic, který se koná vždy 8. května), vícekrát za rok 20 % a jiná místa příště navštíví 54 % návštěvníků.

Z nových služeb by účastníci průzkumu rádi přivítali např. kavárnu, drezínu poháněnou motorem, suvenýry, lepší občerstvení nebo ubytování.

Návštěvu muzea a projížďku na šlapacích drezínách doporučí svým známým 78 % a zbylých 22 % dotazovaných ji nedoporučí.

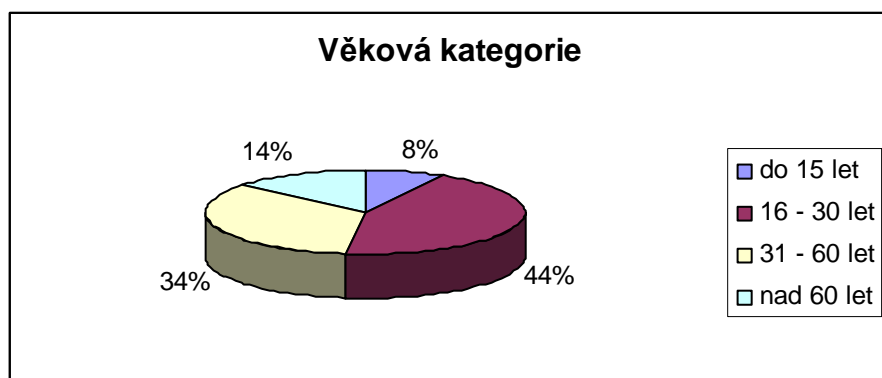
6.2.1 Shrnutí dotazníku

Z průzkumu vyplývá, že Muzeum ve vagónu a šlapací drezíny navštěvují spíše ženy než muži a nejvíce je zde zastoupena věková skupina 16 – 30 let. Zjistila jsem, že někteří turisté se sem vrací a pro většinu z nich je hlavním cílem návštěvy muzeum i drezíny. S obsluhou i cenou poskytovaných služeb je většina dotazovaných spokojena. Lidé za touto atraktivitou jezdí spíše z okolí, proto bych navrhovala lepší propagaci a pořádání různých akcí nebo soutěží, aby se zvýšil zájem i místních obyvatel, neboť mám dojem, že zdejší obyvatelé tato atraktivita příliš nezajímá. Nadpoloviční většina plánuje příště navštívit jiná místa, proto by bylo dobré upoutat jejich pozornost novou nabídkou služeb. Z návrhů zlepšení služeb je patrné, že lepší občerstvení a ubytování by se jistě setkal s nadšením turistů.

6.3 Vyhodnocení ankety známosti Muzea ve vagónu a šlapacích drezín v Ratíškovicích

Anketa, použitá pro průzkum, se nachází v příloze č. 5, přehled výsledků ankety v příloze č. 6.

Bylo dotazováno 100 náhodně vybraných lidí formou osobního dotazování v obci Ratíškovice. Ze sta lidí odpovídalo 44 % mužů a 56 % žen v těchto věkových kategoriích – do 15 let 8 %, od 16 do 30 let 44 %, od 31 do 60 let 34 % a nad 60 let 14 %. (viz Graf č. 6.5)



Graf č. 6.5: Věková kategorie, zdroj: vlastní

O existenci Muzea ve vagónu a šlapacích drezín v Ratíškovicích ví 84 % a zbylých 16 % dotazovaných nemá tušení, že se Ratíškovice mohou pyšnit touto raritou, proto na další otázky dále odpovídalo jen 84 % účastníků průzkumu, kteří už o muzeu nebo drezínách něco slyšeli.

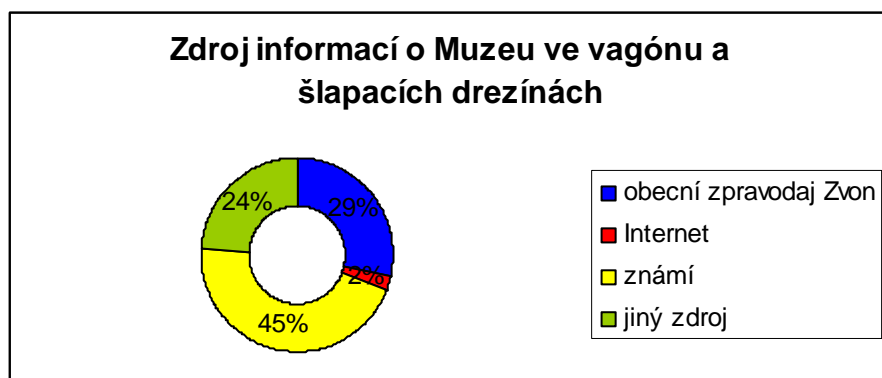
Na otázku, kde se muzeum nachází, odpovědělo správně 74 % dotazovaných, když zaznačili, že je to poblíž železničního přejezdu na Vacenovice, 6 % tipovalo, že se nachází u cihelny, a zbylá 4 % tipovala umístění u kostela.

Projížděku na drezínách nebo návštěvu muzea absolvovalo 36 % občanů Ratíškovic a zbylých 48 % nemělo zatím tu možnost nebo zájem.

Většina dotazovaných (konkrétně 54 %) také správně odpověděla na otázku, od kterého roku se Ratíškovice mohou pyšnit Muzeem ve vagónu, když zaznačili rok 2006, kdy bylo muzeum slavnostně otevřeno. Špatně tipovalo 24 % rok 1999 a 6 % rok 2009.

O tom, k čemu dříve sloužila železnice, na níž se v současnosti prohánějí drezíny, je obeznámeno 74 %, zbylých 10 % se mylně domnívalo, že se železnice vystavěla schválně kvůli velodráze pro drezíny.

O existenci muzea se 24 % dozvědělo z obecního zpravodaje Zvon, pouhé 2 % z Internetu, 38 % od známých a 20 % z jiného zdroje. (viz Graf č. 6.6)



Graf č. 6.6: Zdroj informací, zdroj: vlastní

58 % občanů Ratíškovic se domnívá, že muzeum a drezíny přilákají do Ratíškovic více turistů a zbylých 26 % tomu nevěří.

6.3.1 Shrnutí ankety

Na anketu jsem náhodně vybrala nejvíce respondentů z věkové kategorie 16 – 30 let, a to převážně ženy. Většina obyvatel Ratíškovic o místním turistickém cíli něco ví nebo o něm alespoň už slyšela, proto na další otázky odpovídalo 84 % dotazovaných, pro zbylých 16 % anketa otázkou č. 3 skončila. Většina ze zbylých dotazovaných věděla, kde se muzeum nachází a ve kterém roce bylo slavnostně otevřeno. Průzkum odhalil, že místní obyvatelé o projížďku drezínou příliš nestojí nebo si zatím nenašli čas. Jen minimum dotazovaných se mylně domnívalo, že železnice byla vybudována nedávno kvůli chystané velodráze. I když má muzeum docela kvalitní webové stránky, přesto se o něm místní lidé dozvídají z Internetu minimálně. Proto doporučuji na sebe nejen na Internetu více upozornit a uvádět webovou adresu www.ratiskovka.com i v novinách, na teletextu, na Informačním kanálu Ratíškovic i informačních kanálech okolních obcí. Není k dispozici žádný pořádný propagační letáček, proto jej doporučuji zhotovit a umístit do okolních informačních center, obecních úřadů a okolních památek.

7. Závěr

Svou bakalářskou práci jsem zaměřila na popis tří technických památek, které souvisí s působením Tomáše Bati a Jana Antonína Bati ve Zlíně v Baťových závodech.

Všechny tři památky spolu souvisí, neboť kvůli přepravě lignitu z Ratíškovice do Otrokovic se musela vybudovat důlní dráha a poté i Výklopník v Sudoměřicích, aby teprve pak mohlo být uhlí dopraveno po Baťově kanálu do elektrárny v Otrokovicích.

Tyto objekty jsou v současné době technickými památkami, které se však i nadále využívají k jiným účelům přínosným pro cestovní ruch.

Nachází se ve stále více vyhledávaném regionu Slovácko, neboť neustále roste zájem o poznávání tradic a folkloru.

Všechny tři technické památky jsem navštívila, abych si mohla srovnat osobní zážitky se zjištěnými informacemi z literatury a internetových zdrojů. Zúčastnila jsem se projížďky na šlapacích drezínách, prohlídky Výklopníku i plavby na Baťově kanálu při příležitosti otevírání plavební sezóny ve Strážnici dne 1. května 2010. Z rozhovorů s provozovateli zmíněných památek jsem se dozvěděla, že jejich současné využití v cestovním ruchu hodnotí kladně a považují je za přínosné, neboť návštěvnost s kvalitou poskytovaných služeb se rok od roku zvyšuje, což také přispívá ke zvýšení místní ekonomiky.

Důlní dráha Ratíškovice – Rohatec v současné době láká turisty k jízdě na šlapacích drezínách a na samostatné koleji zde stojí malé železniční a důlní muzeum. Tento projekt byl před několika lety jedinečný v rámci celé České republiky a postupně se podařilo dosáhnout využití potenciálu tohoto regionu pro cestovní ruch a zvýšení místní ekonomiky.

Výklopník v Sudoměřicích nyní turisté navštěvují kvůli prohlídce expozice historie Baťova kanálu i Výklopníku samotného a také proto, že ze zdejší rozhledny na střeše je překrásný výhled do okolí na původní přírodu.

Baťův kanál je využíván pro pravidelné i turistické plavby na malých lodích, kajacích, hausbótech apod.

Vytyčeného cíle na začátku mé bakalářské práce, jímž bylo popsat u každé technické památky historii a její současné využití v cestovním ruchu, zaměřit se na jednu z nich důkladněji a provést u ní průzkum a zhodnocení předností a nedostatků, bylo dosaženo.

Z průzkumu jsem zjistila, že Muzeum ve vagónu a šlapací drezíny navštěvují spíše sportovně založení mladší lidé ve věkové kategorii 16 – 30 let nebo rodiny s dětmi, kteří pocházejí z různých koutů České republiky, ale zájem místních obyvatel o tuto kuriozitu není příliš velký, i když jejich povědomí o existenci této turistické atraktivity v místě jejich bydliště je docela vysoké. Spokojenost s cenami, obsluhou i poskytovanými službami je hodnocena převážně kladně.

Do budoucna bych chtěla doporučit zejména zvýšení propagace na Internetu a pomocí přehledného propagačního letáčku, který by krátce informoval o historii důlní dráhy a o jejím současném využití v podobě muzea a drezín. Dále doporučuji realizaci vysněných plánů pomocí programu LEADER, díky nimž by vznikla nabídka nových služeb, aby zájem turistů nezačal opadat, ale naopak, aby se sem rádi vraceli i ti turisté, kteří už atraktivitu navštívili.

Seznam použité literatury

a) odborné publikace

- [1] DVOŘÁKOVÁ, E. *Technické památky – opomíjená součást národního kulturního bohatství?* IN *Technické památky. Památková péče na Moravě 14/2008*, Brno 2008, ISBN: 978-80-86752-72-3
- [2] DVOŘÁKOVÁ, E. *Ochrana technických památek*. IN: *Sborník příspěvků z mezinárodního semináře „Otázky ochrany a péče o technické kulturní památky a průmyslové dědictví“*. Ostrava: Státní památkový ústav. 2001. s. 33 – 35.
- [3] HESKOVÁ, M. a kol. *Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 1. vyd. Fortuna 2004. 223 s. ISBN: 80-7168-948-3
- [4] HLADKÁ, J. *Technika cestovního ruchu*. Vydání 1., Grada Publishing 1997. 168 stran. ISBN: 80-7169-476-2
- [5] HOLMAN, P. *Muzea a technické památky* IN *Technické památky. Památková péče na Moravě 14/2008*, Brno 2008, ISBN: 978-80-86752-72-3
- [6] FLORIÁNOVÁ, O. *Kůže: zpracování a výrobky*, 1. vyd, Praha: Grada Publishing, 2005, 179 s., ISBN: 80-247-1091-9
- [7] KASPAR, C. *Základy cestovního ruchu: Knižnica cestovního ruchu 1*. Banská Bystrica: Ekonomická fakulta UMB, 1995, ISBN: 80-901166-5-5
- [8] Kolektiv autorů. *Přírodní a technická památka Baťův kanál*. Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu, nadační fond 2003
- [9] LEDNICKÝ, V. *Hornické aktivity podniku Baťa, a.s. ZLÍN*, Ostrava 2005, 1. vydání, ISBN: 80-248-0908-7
- [10] LEDNICKÝ, V. *Technické památky v cestovním ruchu*, Ostrava 2004, ISBN: 80-248-0611-8
- [11] MACKOVÁ – FROLCOVÁ, M. *Ratíškovice – minulost a přítomnost obce*, MNV Ratíškovice, Zlín 1990, ISBN: 80-900047-0-9
- [12] PÁSKOVÁ, M.; ZELENKA, J. *Výkladový slovník cestovního ruchu*, MMR 202, 1. vyd.

[13] ŠKOLA, J. *Lignit na jižní Moravě*, vydání první, Dolní Bojanovice 2005

[14] VÍCHA, Tomáš. *Výklopník na Baťově kanálu, historie a současnost* IN *Technické památky. Památková péče na Moravě 14/2008*, Brno 2008, ISBN: 978-80-86752-72-3

b) průvodci

[15] BAKER, H. *Průvodce – Slovácká vinařská podoblast*, stran 204, 1. vydání, Praha 2008, tisk Ekon, družstvo Jihlava, ISBN: 978-80-86031-78-1

c) obecní zpravodaj

[16] Ratíškovický Zvon 2/2003

[17] Ratíškovický Zvon 4/2004

[18] Ratíškovický Zvon 5/2004

[19] Ratíškovický Zvon 5/2005

d) brožury

[20] HRDOUŠEK, V. *Strážnicko*. Vydal Mikroregion Strážnicko

[21] *Baťův kanál. Informace o unikátní vodní cestě*

[22] *Baťův kanál*. Vydalo Ředitelství vodních cest ČR, květen 2009

[23] *Baťův kanál. Nová přístaviště na Baťově kanálu na území Zlínského kraje*

[24] *Baťův kanál. Top výletní cíle na jižní Moravě*

[25] *Mikroregion Nový Dvůr*

e) webové stránky

[26] BELZA, M. *Jan Antonín Baťa* [online]. [cit. 2010-02-26]. Dostupný z WWW: <<http://mbelza.sweb.cz/jan%20bata.htm>>

[27] BENÍČKOVÁ, P. *Tomáš Baťa: Obuvník, který dobyl svět* [online]. Dreamlife.cz, 2006, říjen [cit. 2010-02-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.dreamlife.cz/svet-uspesnych/podnikani/tomas-bata-obuvnik-ktery-dobyl-svet/article.html?id=68>>

[28] FRÁNEK, T. *Baťa dnes* [online]. BataStory.net [cit. 2010-02-26]. Dostupný z WWW: <<http://batastory.net/dnes/>>

[29] HAJNÝ, P. *Jan Antonín Baťa* [online]. BataStory.net, 2005 [cit. 2010-02-26]. Dostupný z WWW: <<http://batastory.net/milniky/jan-antonin-bata>>

- [30] HRABÁLEK, M. *Tomáš Baťa. Zakladatel společnosti Baťa* [online]. Financnici.cz [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.financnici.cz/tomas-bata>>
- [31] PEŘINA, L. Na šlapací drezíně po Baťově železnici na Moravě [online]. [cit. 2010-02-01]. Dostupný z WWW: <http://www.cd.cz/old/TCD2005/5_37mora.htm>
- [32] POKLUDA, Z. *Jak Tomáš Baťa budoval firmu* [online]. BataStory.net, 2008 [cit. 2010-02-21]. Dostupný z WWW: <<http://batastory.net/info/01-jak-tomas-bata-budoval-firmu>>
- [33] POKLUDA, Z. *Tomáš Baťa – životopis* [online]. [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <<http://tomasbata.com/biography.html?lang=cs>>
- [34] *Ratíškovická železnice, o. s. – Šlapací drezínky, Muzeum ve vagónu* [online]. c 2004 – 2010. [cit. 2010-02-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.ratiskovka.com/>>
- [35] *Technická památka Výklopník Sudoměřice* [online]. c 2006 – 2009 [cit. 2010-02-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.vyklopnik.er.cz/>>
- [36] *Technická památka Výklopník Sudoměřice. Vítejte na Výklopníku!* [online]. c 2006 [cit. 2010-02-01]. Dostupný z WWW: <<http://web.quick.cz/vyklopnik/default.html>>
- [37] *Obec Ratíškovice. Současnost obce Ratíškovice* [online]. 2006, červenec [cit. 2010-02-03]. Dostupný z WWW: <<http://www.ratiskovice.com/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=5>>
- [38] *Obec Ratíškovice. Mikroregion Nový Dvůr* [online]. 2006, říjen [cit. 2010-02-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.ratiskovice.com/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=24>>
- [39] *Cyklo mapy* [online]. 2009, červenec [cit. 2010-02-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.novy-dvur.cz/index.php/mapy>>
- [40] *Nový Dvůr - O mikroregionu* [online]. 2008, červenec [cit. 2010-01-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.novy-dvur.cz/index.php/o-mikroregionu>>
- [41] *Mapa MAS* [online]. 2009 [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.kyjovske-slovacko.com/doc/50/>>
- [42] *SWOT analýza* [online]. [cit. 2010-02-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.finance-management.cz/080vypisPojmu.php?X=SWOT+analyza&IdPojPass=59>>

- [43] *Před 75 lety začaly stavební práce na Baťově kanálu* [online]. BataStory.net [cit. 2010-02-26]. Dostupný z WWW: <<http://batastory.net/stopa/pred-75-lety-zacaly-stavebni-prace-na-batove-kanalu>>
- [44] *Baťův kanál: Současnost* [online]. [cit. 2010-02-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>>
- [45] *Ratíškovice: Důl Tomáš* [online]. Montanya.org, 2007 [cit. 2010-04-01]. Dostupný z WWW: <http://www.montanya.org/DOLY/HNEDE_UHLI/RATISOVICE/index.htm>
- [46] *Drezína Ratíškovice* [online]. [cit. 2010-04-16]. Dostupný z WWW: <http://www.uh.cz/kyjovskeslovacko/drezina_ratiskovice.wmv>
- [47] *Kyjovské Slovácko v pohybu: Tradice* [online]. 2009 [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.kyjovske-slovacko.com/doc/182/>>
- [48] *Kyjovské Slovácko v pohybu: Region a jeho potenciál* [online]. 2009 [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.kyjovske-slovacko.com/doc/39/>>
- [49] *Kyjovské Slovácko v pohybu: O nás* [online]. 2009 [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.kyjovske-slovacko.com/doc/31/>>
- [50] *Slovácko* [online]. Turistik.cz, 2000 – 2010 [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.turistik.cz/cz/lokality/slovacko>>
- [51] *Slovácko. Úplný průvodce regionem* [online]. 2008 [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.slovacko.cz/>>
- [52] *Turistický průvodce Podlužím a Hodonínkem. Ratíškovice* [online]. 2009 [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.podluzi.cz/turistika/cs/obce-podluzi-a-hodoninska>>
- [53] *Ratíškovická železnice* [online]. Turistik.cz, 2000 – 2010 [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.turistik.cz/cz/kraje/jihomoravsky-kraj/okres-hodonin/ratiskovice/ratiskovicka-batova-zeleznice-slapaci-dreziny/>>

f) jiné zdroje

- [54] Materiály obce Ratíškovice

Seznam obrázků, tabulek, grafů a schémat

a) obrázky

Obr. č. 3.1: Tomáš Baťa [27]

Obr. č. 3.2: Jan Antonín Baťa [26]

Obr. č. 4.1: Mapa Slovácka [51]

Obr. č. 4.2: Logo Kyjovského Slovácka v pohybu [47]

Obr. č. 4.3: Kyjovské Slovácko v pohybu [41]

Obr. č. 4.4: Logo Mikroregionu Nový Dvůr [40]

Obr. č. 4.5: Obecní znak [37]

Obr. č. 5.1: Typický baťovský domek, zdroj: vlastní

Obr. č. 5.2: Osobní doprava [19]

Obr. č. 5.3: Muzeum ve vagónu [34]

Obr. č. 5.4: Šlapací drezíny [34]

Obr. č. 5.5: Šlapací drezína „jednička“ [34]

Obr. č. 5.6: Šlapací drezína „dvojka“ [34]

Obr. č. 5.7: Šlapací drezína „trojka“ [34]

Obr. č. 5.8: Prototyp šlapací drezíny [34]

Obr. č. 5.9: Výklopník s odkrytou výsypkou [14]

Obr. č. 5.10: Výklopník s rejdou [14]

Obr. č. 5.11: Příčný řez objektem Výklopníku [14]

Obr. č. 5.12: Vlečení remorkéru traktorem [8]

b) tabulky

Tab. č. 3.1: Druhy cestovního ruchu [3], upraveno

Tab. č. 5.1: Jízdní řád [19], upraveno

Tab. č. 5.2: Návštěvnost [54], upraveno

Tab. č. 5.3: Hospodaření Muzea ve vagónu za rok 2008 [54], upraveno

Tab. č. 5.4: Hospodaření Muzea ve vagónu za rok 2009 [54], upraveno

Tab. č. 6.1: SWOT analýza, zdroj: vlastní

c) grafy

Graf č. 5.1: Návštěvnost Muzea ve vagónu, zdroj: vlastní

Graf č. 5.2: Hospodaření Muzea ve vagónu v letech 2008 a 2009, zdroj: vlastní

Graf č. 6.1: Věková kategorie, zdroj: vlastní

Graf č. 6.2: Hlavní cíl návštěvy, zdroj: vlastní

Graf č. 6.3: Spokojenost s obsluhou a cenami, zdroj: vlastní

Graf č. 6.4: Bydliště návštěvníků, zdroj: vlastní

Graf č. 6.5: Věková kategorie, zdroj: vlastní

Graf č. 6.6: Zdroj informací, zdroj: vlastní

d) schémata

Schéma č. 3.1: Cestovní ruch jako systém [7]

Schéma č. 3.2: Struktura služeb v cestovním ruchu [3]

Seznam zkratek

- angl. – anglicky
- apod. - a podobně
- a.s. – akciová společnost
- atd. – a tak dále
- cca – přibližně
- CR – cestovní ruch
- č. – číslo
- ČR – Česká republika
- ČSAD – Československá autobusová doprava
- ČSD – Českomoravské dráhy
- ha – hektar
- JLD – Jihomoravské lignitové doly
- Kč – Korun českých
- Kčs – Korun československých
- km - kilometr
- km² – čtvereční kilometr
- km/hod – kilometry za hodinu
- kW – kilowat
- m – metr
- MAS – místní akční skupina
- m. n. m. – metry nad mořem
- m² – čtvereční metr
- např. – například
- Obr. – obrázek
- o. s. – občanské sdružení
- Pozn. – poznámka
- Sb. – sbírky
- tzv. – tak zvaný
- ÚP – úřad práce
- WTO – World Trade Organization = Světová organizace cestovního ruchu
- zejm. – zejména

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Uherském Hradišti dne 7. května 2010

.....

Petra Kordulová

Adresa trvalého pobytu studenta:

Polní 1223

696 02 Ratíškovice

Seznam příloh

Příloha č. 1: Barevná obrazová příloha

Příloha č. 2: Rozpočet projektu Muzeum ve vagónu

Příloha č. 3: Dotazník spokojenosti Muzea ve vagónu a šlapacích drezín

Příloha č. 4: Dotazník spokojenosti Muzea ve vagónu a šlapacích drezín – vyhodnocení

Příloha č. 5: Anketa známosti Muzea ve vagónu a šlapacích drezín v Ratíškovících

**Příloha č. 6: Anketa známosti Muzea ve vagónu šlapacích drezín v Ratíškovících –
vyhodnocení**

Příloha č. 7: Mapka Baťova kanálu